



SAS

En la guerra de las Malvinas de 1982, el 22.º Regimiento del Servicio Aéreo Especial fue enviado a peligrosas misiones detrás de las líneas enemigas en las que puso a prueba su duro entrenamiento, sus legendarias habilidades en el combate y su reputación

BATALLA POR LAS MALVINAS

El SAS desplegó parte de su capacidad de sus cuatro escuadrones durante las operaciones para reconquistar las Malvinas en 1982. Sus misiones incluyeron las tradicionales estrategias de infiltración para vigilancia y obtención de información además de las acciones relacionadas a ataques de diversión y captura de accidentes geográficos clave por delante de la fuerza atacante principal. Más aún, de nuevo volvieron lo que David Stirling y su Destacamento "U" originario elevaron al alto nivel: incursiones para destruir varios objetivos en sus instalaciones.

Artiler En las Malvinas, cuando llegaron las primeras noticias de la EPO de que las islas habían sido invadidas, el teniente coronel Mike Rose, oficial en jefe del 22 SAS, puso en alerta un escuadrón. Eso para dirigirse hacia el sur.

El primer trabajo que realizó el Escuadrón D formó parte de la operación "Parakeet", la toma de Georgia del Sur y, cuando el comandante de la Fuerza Operacional el coronel coronel John "Noddy" Woodward, pidió información sobre el dispositivo enemigo en Leith y Geyvring a fin de planear un ataque, el Escuadrón D fue "enviado" a investigar en Leith. El viaje a la playa es lo que resultaría la parte más peligrosa de la misión.

Georgia del Sur se eleva de modo pronunciado en el sur del Atlántico como una cascada de picos dentados.

dos al mismo borde del Antártico. Las condiciones climatológicas fluctúan, con una rapidez terrorífica, desde un fuerte calor a una feroz lluvia antártica. Sólo había tiempo para infiltrar patrullas de observación del SAS en helicóptero: escalar los acantilados y glaciares hubiera necesitado mucho tiempo.

Las primeras inserciones fueron casi un desastre. Acompañados por un helicóptero Wessex equipado con radar, dos Comandante Wessex de la Patrulla C del SAS: Real Escuadrón Aeronaval, consiguieron desembarcar una patrulla de 18 hombres del SAS en el glaciar Fortuna el día 21 de abril frente a vendavales de 50 nudos. Aquella noche, una tormenta con vientos de Fuerza 10 y nieves densas obligó a la patrulla a abandonar la misión.

Al día siguiente volvieron los tres helicópteros. En su primer intento de desembarcar la patrulla, un repentino golpe de viento hizo que el teniente Mike Tidd se estrellase en la ladera de la montaña tras corregir rápidamente la posición de su aparato para minimizar el impacto. Los ocho hombres a bordo —sólo uno resultó levemente herido— pasaron a los otros dos helicópteros, que después emprendieron el regreso confiando en el radar. Uno de ellos topó con un cerro y también se estrelló: sólo hubo un herido, el mismo del primer accidente. El Wessex restante llevó a la patrulla de vuelta al HMS Anzura.

Apoyados por fuego naval, los incursores destruyeron los aviones con armas portátiles y cohetes

Más tarde, los SAS consiguieron llegar a la costa en lanchas neumáticas Gemini. No hubo una resistencia fuerte debido a que los argentinos ya habían sido persuadidos por el eficaz uso del fuego naval de apoyo, dirigido por un oficial de observación avanzada, de que las intenciones británicas eran serias. Sin embargo, se registraron algunos graves incidentes como informaría el cabo Davey de la Sección 10 durante el avance sobre Grytiken:

“En la zona donde se unía el cerro de Monte Brown a la costa vimos lo que parecían unos hombres con pesamontañas marrones entre la hierba alta. Los recibimos con fuego de ametralladora desde aproximadamente unos 800 m y fuego naval. El capitán Hamilton y yo mismo dimos con una posible posición enemiga en lo alto de Monte Brown (misiles antiaéreo) Milan. Mientras avanzábamos en terreno abierto hacia el oeste descubrimos que el enemigo con pesamontañas eran en realidad unos pocos leones marinos, que quedaron ‘algo deteriorados’. La posición enemiga en Monte Brown no era más que un gran trozo de hierro, que recibió un impacto directo.”

El capitán Hamilton murió después en Puerto Howard mientras cubría la retirada de los cuatro hombres de su patrulla, una acción por la que fue condecorado a título póstumo con la Cruz Militar.

El 25 de abril los SAS, junto a los infantes de marina, aceptaron la rendición de la guarnición argentina en Grytiken. Al día siguiente, las tropas enemigas que quedaban en Leith se rindieron a los SAS. Todo esto habría sido de gran ayuda si no ser por el temporal excepcionalmente fuerte. Sin embargo, la mayor contribución de los SAS en las Malvinas aún estaba por llegar.

El 1 de mayo, al cabo de un mes de que Argentina invadiese las islas, las primeras patrullas de vigilancia del Escuadrón G desembarcaron con helicópteros en Isla Soledad. A lo largo de casi tres semanas permanecieron muy cerca de las posiciones enemigas, observando e informando de forma que proporcionaron una vital información que facilitó a la Fuerza

Operacional la realización de su desembarco en San Carlos, la operación clave que condujo a la victoria final. El 14 de mayo, una semana antes del desembarco principal, el Escuadrón D, aún reciente su éxito en Georgia del Sur, fue destinado a realizar una incursión en el aeródromo de la isla de Borbón. La misión requería un vuelo de 45 minutos en tres Sea King desde el HMS Hermes, seguido por una marcha de seis kilómetros desde la zona de desembarco hasta una base segura, y luego cuatro kilómetros hasta la pista de aterrizaje. Apoyados por fuego naval y proyectiles iluminantes los incursores destruyeron los aviones con armas portátiles y cohetes, a pesar del fuego enemigo y la explosión de una mina terrestre que envió a uno de los SAS a diez metros pero sin malherirlo. Una patrulla enemiga apareció cerca durante el viaje de regreso, pero fue rápidamente silenciada con fuego automático. Finalizada la misión, todos los incursores volvieron al Hermes tras destruir once aviones enemigos y una cantidad considerable de munición y explosivos.

Poco después de esta operación se produjo un trágico accidente. Durante un transbordo del Hermes al Intrepid, un helicóptero Sea King, con 27 soldados a bordo y tres tripulantes, se estrelló en el mar, probablemente a causa de la entrada de una ave en el motor. Murieron 16 hombres de los Escuadrones D y C. Un superviviente de la tragedia contó después que tenía una pierna atrapada en los restos de un asiento mientras el Sea King se hundía. De repente, sintió la presa de una mano en su tobillo y un movimiento rítmico conforme iba siendo cortada la correa que sujetaba su pierna. Entonces sintió dos palmaditas en los tobillos, “como cuando un luchador de judo cede ante una llave”, y quedó libre para nadar a través del fuselaje hasta la superficie. Su salvador pereció. Pero ni siquiera esta tragedia impidió que los SAS continuasen sus vitales operaciones. Como comandante de grupo del SAS, el general Peter de la Billière escribió en esas fechas: “El regimiento lo ha encajado bien y sigue de momento con el combate”. Sin embargo, añadió que estaría más contento cuando todos sus hombres estuvieran en tierra y sus vidas sólo dependiesen de ellos.

El Escuadrón D todavía tenía mucho que hacer. Cubrieron los principales desembarcos con ataques de diversión en Darway y Prado del Ganso. Tras el éxito del desembarco principal, infiltraron una patrulla en Monte Kent y luego la reforzaron, una acción que resultó de vital importancia en el avance posterior hacia Puerto Argentina. También emboscaron patrullas enemigas, llevaron a cabo incursiones, obtuvieron información sobre posiciones y fuerzas argentinas, organizaron operaciones en Gran Malvinas y ayudaron a la captura final de Puerto Argentina con nuevos ataques de hostigamiento y diversión. Fue un buen ejemplo de la tradición del SAS en osadía, adaptabilidad, disciplina, iniciativa y determinación frente a las adversidades y pérdidas. Fue una muestra más de lo que se podía conseguir con un empleo imaginativo, intrépido y babil de unos pocos hombres.

Entre tanto, el Escuadrón C estaba muy ocupado en misiones de inteligencia. Una de las misiones en una con-

Abajo: Los retorcidos restos de uno de los helicópteros Wessex perdidos a causa del sarbille temporal registrado durante la inserción del SAS en Georgia del Sur. Abajo, derecha e inferior: Imágenes de la pista de Isla Borbón (Pebble Island).



decoración por valentía para el comandante de una patrulla de cuatro hombres ofrece un testimonio de estas acciones.

Insertado en helicóptero en isla Soledad desde el HMS Hermes a una distancia de 200 km, atacó su patrulla en las proximidades de unas posiciones enemigas, anulado de cualquier forma de rescate que hubiera necesitado. Mantuvo esta posición durante un período de 25 días. Durante ese tiempo reprodujo un cuadro claro de la actividad enemiga en zona de Puerto Argentino, una información que no podía obtenerse de ninguna otra forma, lo que resultó vital para la planificación del asalto final." La acción sigue explicando lo ejemplar de los valo-

res de la patrulla. Facilitaron la realización de un ataque aéreo contra concentraciones de helicópteros enemigos, privando a los argentinos de desplegar sus tropas con rapidez. Más aún, las condiciones en las que vivió la patrulla fueron terribles: lluvias heladas, viento furiosísimo con poca o ninguna protección contra los elementos o las vistas enemigas. A pesar de esta extrema vulnerabilidad, los informes de la patrulla fueron regulares y detallados. "A este respecto", concluye la mención, "la resistencia y fidelidad de toda su patrulla fue magnífica. Por su personal ejemplo la patrulla adquirió y respaldó a su estrategia del modo más positivo. Sus acciones, llevadas a cabo en un contexto totalmente hostil, estuvieron en las más altas tradiciones del regimiento."

Las operaciones de vigilancia de penetración profunda son mucho más difíciles de lo que uno pueda imaginar. La observación de posiciones enemigas requiere un constante recuento de soldados a fin de descubrir si la posición está ocupada por una sección, una compañía o un batallón. Tenga la finalidad que tenga, la información debe ser muy precisa. A menudo, el único modo de hacerlo es dirigirse allí a pie y observar, pero valorar el riesgo frente a las posibles ventajas siempre es difícil.



Suboficial del 28 SAS, guerra de las Malvinas, 1982

Este suboficial de las Fiji lleva un dos cuartos civil impermeable Gore-Tex para protegerse del viento frío reinante en las Malvinas. Lleva una batidora: combinación de botellas, parabolones térmicos y un SAS de 7,62 mm.



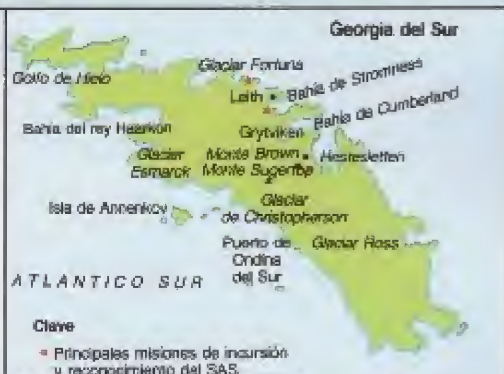
ATAQUE EN ISLA BORBÓN

En los días previos a los desembarcos principales británicos en San Carlos el 21 de mayo, había una seria preocupación sobre la posibilidad de que la acción formara cabeza de playa fuera atacada por aviones argentinos con bases en la isla de Borbón, junto a la costa septentrional de Gran Malvinas. Para averiguar la magnitud de la amenaza, se envió un equipo SAS de ocho hombres de la Sección 17 del Escuadrón D a Gran Malvinas con sus canoas en la noche del 12 de mayo. El mal tiempo retrasó al equipo en Gran Malvinas hasta la noche del día 13, en que remararon hasta la isla de Borbón y cercaron las fuerzas argentinas allí.

seccionados. Había una guarnición de 100 hombres y un sustancioso número de aviones en la isla. La noche del 14, unos Sea King del Harrier llevaron a un grupo de 45 hombres del Escuadrón D del comandante Cedric Delve a isla Borbón. Se abrieron paso desde el lugar de desembarco hasta la pista de aterrizaje, donde empezaron a atacar a los aviones aparcados. Con movimientos rápidos entre los aparatos, los SAS colocaron cargas de demolición y sacaron los aviones con fuego de armas potentes y cohetes de 66 mm.

Terminado el trabajo, los SAS se retiraron de la pista hacia los Sea King para la fase de extracción de la operación. Tras despegar en mitad de una tormenta de fuerza 8, se dirigieron de vuelta a la Task Force. La incursión sobre isla Borbón es un perfecto ejemplo de como un pequeño grupo de hombres bien entrenados, decididamente dirigidos, pueden conseguir óptimos resultados: se destruyeron once aviones enemigos y los SAS volaron prácticamente ileso. Han pasado más de 40 años desde la formación del Servicio Aéreo Especial, pero la lección de la isla de Borbón demuestra que sigue siendo nuestro en el arte de atacar verdaderos, una especialidad de sus antecesores en el Decimio Occidental durante la Segunda Guerra Mundial.

La fase inicial de la campaña del Atlántico Sur en 1982, la captura de Georgia del Sur, requirió dos desembarcos del SAS en las cercantes de posiciones enemigas sospechosas. A pesar del desastre causado por dos helicópteros Wessex al estrellarse en una ventisca, el SAS tomó parte en la captura de la isla junto con una fuerza mixta de infantes de marina. Durante la batalla de las Malvinas, los paracaidistas del SAS llevaron a cabo misiones de observación avanzada para identificar objetivos argentinos. En una clásica operación "golpes y escape" el 14 de mayo, por delante del desembarco principal de San Carlos, miembros del Escuadrón D destruyeron once aviones enemigos en Isla Borbón. Mientras los británicos se acercaban a Puerto Argentino, SAS ya andaban detrás de los líneas enemigas anotando las fuerzas y disposiciones de las tropas argentinas.



Arriba: El capitán John Hamilton del 22 SAS, que murió en acción el 10 de junio. Hamilton y su radio fueron rodeados por fuerzas enemigas en Puerto Howard pero decidieron abrirse paso. Hamilton ordenó al radio que saliese primero mientras él le cubría. El oficial que lo recomendó para una Cruz Militar dijo: "Creo que a su acción le falta muy poco para merecer la Cruz Victoria".



Las operaciones a largo plazo empeoran conforme pasa el tiempo, pues sólo se puede llevar una pequeña ración de comida y, al final, el hambre se suma al frío, el cansancio y la incomodidad como principal inconveniente para el equipo de observación.

Las patrullas tenían que desplazarse con extrema precaución y pasar el día observando el terreno donde pensaba moverse a lo largo de la noche. Había que llevar con fuerza las mochilas llenas de suministros para las largas operaciones, moviéndose tranquilamente por un terreno engañoso. Los caminos de tierra, las altas nieblas y las interminables hileras de rocas sólo eran algunos de los peligros naturales a la hora de desplazarse de noche invadidamente, cuando ni siquiera el ojo más agudo podía ver mucho.

El transporte de las pesadas mochilas en las largas marchas nocturnas implicaba sucesivos altos en el camino. El terreno que quedaba por delante había que explorarlo y los hombres que habían caído y estaban inmovilizados por cargas demasiado pesadas para ellos tenían que ser asistidos. A pesar del frío, un trabajo tan pesado provoca sudor y empuje la ropa interior.

La comida sólo se podía cocinar durante el día y sólo si la patrulla estaba a salvo. Las raciones, a menudo, había que comerlas frías: temperatura adecuada para los dulces y las galletas, pero no para las latas de hamburguesas con tocino o los sobres de chocolate líquido. Todas las cosas básicas de la vida se convertían en problemas cuya solución llevaba mucho tiempo. De modo sorprendente, el agua no siempre era fácil de hallar, ni siquiera en un clima tan húmedo. Hubía que tener mucho cuidado en esterilizar el agua, pero aun así, muchos hombres sufrían dolores de estómago al finalizar la guerra.

En conjunto, las operaciones de vigilancia del Escuadrón G tuvieron tanto éxito que pudieron proporcionar un cuadro detallado de lo que tenían los argentinos desde que fueron enviados el 1 de mayo hasta la victoria final, seis semanas después. Fue un ejemplo ilustrativo sobre la vida tras las líneas enemigas en condiciones extremadamente incómodas y peligrosas, a menudo tan osca de las posiciones enemigas que podían informar sobre detalles precisos de sus armas, dotación y aviones. Entre detalles, por supuesto, ayudaron a que la Fuerza Operacional británica pudiera someter a las posiciones argentinas con fuego naval y ataques

aéreo, corta parte de una incansable presión que, al final, hizo que el comandante argentino se rindiera. En la guerra, gran parte depende de la personalidad y determinación de los comandantes implicados y el teniente coronel Rose, oficial en jefe del 22 SAS, se convirtió desde el principio de que el hombre que dirigía la 3ª Brigada de Comandos, el general Julian Thompson, sería la figura clave en la batalla terrestre, sobre todo porque muchos de sus decisiones estarían condicionadas por la información suministrada por las patrullas SAS. Por esta razón, el oficial al mando del 22 SAS confiaba en el cuartel general del general Thompson. Los dos hombres estuvieron de acuerdo en que había falta algún tipo de operaciones psicológicas y, tras algunas intenciones previas, Rose pudo persuadir a los desmoralizados argentinos de que consideraran la rendición.

Uno de los primeros pasos importantes fue la creación de una línea de comunicaciones hasta el cuartel general argentino lo que se realizó el 6 de junio. Una semana más tarde, Rose voló en helicóptero, acompañado por el capitán de infantería de marina Rod Bell, nacido en Uruguay y con un perfecto dominio del castellano, hacia Puerto Argentino para ver al general de brigada Menéndez. Su General, que volaba habitualmente a causa de la gran roca que habían colgado debajo del aparato para evitar una salta blanca, pudo atraer a las defensas aéreas argentinas sin problemas, aunque no sin algunos disparos por parte de sus ocupantes.

Pronto quedó claro que la persuasión psicológica de la guerra anterior había dado buenos resultados. Tras unas horas de negociación, Menéndez cedió y poco después, el 14 de junio, el general Jeremy Moore llegó para firmar el documento oficial de la rendición argentina.

Derecha: Un miembro del Escuadrón D, armado con un Atanite y protegido contra el frío. Izquierda: Miembros del Escuadrón D esperan la llegada del helicóptero para evacuar cajas que contienen armas sin usar, sobre todo M16s Milan.



Orlwin Copyright

LA 1.ª DIVISIÓN DE INFANTERÍA DE MARINA

La 1.ª División de la Infantería de Marina de EE UU (USMC) se formó mediante la reconvención de la 1.ª Brigada del USMC el 1 de febrero de 1941. En la Segunda Guerra Mundial combatió en Guadalcanal, Nueva Bretaña, Peleliu y Okinawa. Tras la guerra, formó parte de la fuerza de ocupación norteamericana en el norte de China. En Corea, la división tenía tres regimientos de infantería —los 1.º, 5.º y 7.º— y un regimiento de artillería, el 11.º. El apoyo en combate corría a cargo de numerosos batallones orgánicos y adjuvantes, incluido el 1.º de Tractores Anfibios, el 1.º de Anfibios Acorazados, el 1.º de Servicios en Combate, el 1.º de Zapadores, el 1.º de Médicos, el 1.º de Transporte Motorizado, el 1.º de Transporte Motorizado, el 1.º de Armas, el 1.º de Servicio, el 1.º de Grupos Comeros, el 1.º de Transmisiones, el 1.º de Carros (con M-26 Pershing) y el Batallón de Plana Mayor y Mando. Destinadas a la división había dos unidades de aviación: el 8.º Escuadrón de Observación de Infantería de Marina y el 181.º Escuadrón de Helicópteros de Transporte. Tras la guerra de Corea, la 1.ª División de Infantería de Marina combatió en Vietnam. Desde su llegada en julio de 1965 hasta su marcha en abril de 1971, la división operó desde Chu Lai, Da Nang, Dong Ha, Qui Nhon, Hue, Phu Bai y Quang Tri. Muy interesante fue la participación de una brigada de infantería de marina coreana en Vietnam bajo la guía (que no el mando) de los infantes norteamericanos. Los colores de la división, que ahora está basada en Camp Pendleton, California, llevan el distintivo de la Citación de Unidad Presidencial (PUC), con una estrella de plata y dos de bronce que indican que la PUC ha sido otorgada a la división en siete ocasiones.

LLEGAN LOS MARINES

El audaz desembarco de la 1.ª División de Infantería de Marina en Inchon fue un golpe maestro de MacArthur que alteró radicalmente la balanza estratégica de la guerra de Corea en 1950





US Army



US Army



1944 Pictures

Página superior, abajo: El general Douglas MacArthur en una de sus características poses, mientras observa el desembarco de la 1.ª División de Infantería de Marina, junto a él, a bordo del USS Mount McKinley, están (de izquierda a derecha) el general de brigada E.E. Wright, el contraalmirante J.H. Doyle y el general de división E.M. Almond. Izquierda: El comandante del transportista naval norteamericano, el teniente general Lemuel C. Shepherd Jr. Abajo, izquierda: El comandante de la 1.ª División de Infantería de Marina, el general Oliver P. Smith. Cuando Almond calificó el desembarco de Inchon de "simple operación mecánica", Smith, de natural muy reservado, se permitió replicar: "Fueció simple porque fue realizada por expertos". Abajo: Antes del desembarco en Inchon los norteamericanos confundieron al espionaje norteamericano, respecto a sus intenciones al atacar objetivos comunistas en Corea con bombarderos y artillería navales. Inferior: Unidades de asalto del USMC están en el puerto de Inchon.

El general Douglas MacArthur se dirigió al cuapá quaral de Corea, señaló al puerto de Inchon con el extremo de su pipa y dijo: "Con que sólo hubiera otro vas bujo un mundo a la 1.ª División de Infantería de Marina, desembarcaba aquí, onto a los ejércitos norteamericanos de su apoyo logístico y provocaría su retirada y destrucción".

El lugar era el cuartel general de MacArthur en el edificio Dal Ild, en Tokio, y junto al general se encontraba Lemuel C. Shepherd Jr., general al mando de la Fuerza de Infantería de Marina de la Flota del Pacífico. Era el 10 de julio de 1950 y la guerra de Corea se había iniciado hacía sólo dos semanas. El atrozado Ejército sudcoreano se retiraba hacia el sur, las unidades del Ejército norteamericano habían intervenido en la península paracaidista donde Japón y no habían podido creerse a las fuerzas comunistas.

La única esperanza de cambio en esta desastrosa situación, tal como dijo MacArthur a Shepherd, era un éxito realice contra la resistencia del enemigo. El recordó la competencia de la 1.ª División de Infantería de Marina, que había estado bajo sus órdenes durante la captura de Nueva Bretaña en 1943-44. Shepherd había sido entonces el comandante adjunto de la división y comentó que si MacArthur podía conseguir la aprobación de la junta de Jefes de Estado Mayor para la asignación de la 1.ª División de Infantería de Marina, él podría disponer de ella el 1 de septiembre.

Ya estaba en fase de formación una brigada de infantería para el servicio expedicionario. Los norteamericanos habían invadido Corea del Sur el 26 de junio de 1950 y, el 29, el general Clifton B. Cates, comandante del Cuerpo de Infantería de Marina, abordó al Jefe de Operaciones Navales, almirante Forrest Sherman, en las pasillas del Pentágono y ofreció un equipo de combate regimantal y un grupo de aviones para el servicio inmediato. El 1 de julio, un mensaje personal llegó hasta MacArthur en Tokio a través de canales navales, apremiándole a pedir una brigada aseterestre de Infantería de Marina. De forma inmediata, envió un despacho a la junta de Jefes de Estado Mayor en el que solicitaba una brigada de infantes de marina y su puerto recibió la aprobación de la junta el 3 de julio.

La 1.ª Brigada Provisional de Infantería de Marina, activada el 7 de julio en Camp Pendleton, tomó la mayor parte de sus componentes de la 1.ª División de Infantería de Marina, a la mitad de su fuerza, y de la 1.ª Ala de Aviones del USMC. El núcleo del elemento de fuerza era el 8.º Regimiento de Infantería de Marina, al mando del alto y metódico teniente coronel Raymond L. Marney, un veterano de Guadalcanal y Tarawa. El componente aéreo, el 3.º Grupo de Aviones del USMC, incluía tres escuadrones de cazabombarderos modelo F-4U Corsair. La brigada, con 6 504 hombres, llegó de San Diego el 13 de julio, cinco días después de su activación.



LUCHA POR COREA

Rodeada por China, Japón y la Unión Soviética, la montañosa e inhóspita península de Corea ha sido codiciada durante mucho tiempo por sus poderosos vecinos. En 1949, Corea entró a formar parte integrante de Japón, pero la caída de aquella nación en 1945 desembocó en la división de la península coreana entre los victoriosos aliados. La Unión Soviética ocupó la zona norte del Paralelo 38 y después formó la República Democrática Popular de Corea (RDPC). La ONU, que hubiera preferido la independencia de todo el territorio, formó la República de Corea (RDC) al sur del paralelo. En julio de 1949, todas las tropas soviéticas y norteamericanas se habían retirado ya de la península: en su lugar quedó el experto y bien equipado Ejército Popular Nortecoreano (EPNC) y el débil y pobre Ejército sudcoreano, equipado con armas desahuciadas cedidas por los norteamericanos.

El 26 de junio de 1950, el EPNC tomó el control de toda Corea. Seis divisiones de infantería barrieron el sur y cogieron al Ejército sudcoreano totalmente por sorpresa. El mismo día, la ONU declaró aquel acto como "un quebrantamiento de la paz" y solicitó ayuda militar para los sudcoreanos. Seúl se perdió el 29 de junio, y el 30 el general MacArthur confirmó que Corea se perdería sin la intervención militar norteamericana. Ésta fue autorizada por el presidente Truman y, el 18 de julio, tres divisiones norteamericanas fueron desplegadas contra el EPNC. Sin embargo, no constituyeron un serio adversario para los bien equipados —y altamente motivados— nortecoreanos y el 4 de agosto, las fuerzas conjuntas de la ONU retrocedieron para formar el Perímetro de Pusan en el extremo sudeste de Corea.

Reforzado durante las siguientes semanas, el perímetro aguantó frente a las decididas ofensivas nortecoreanas hasta que fue relevado por la 1.ª División de Infantería de Marina en Inchon el 18 de septiembre.

La activación de la brigada provisional redujo la 1.ª División del USMC a 3 986 hombres, menos de los efectivos de un simple regimiento. El general Oliver P. Smith llegó de Washington el 18 de julio para tomar el mando de la reducida división. Smith había dirigido el 5.º de Infantería de Marina en Nueva Bretaña, había sido el comandante adjunto de división en Peleliu y el vicecomandante de estado mayor del Décimo Ejército norteamericano en Okinawa.

La Junta de Jefes no aprobó hasta el 25 de julio la solicitud de MacArthur de la 1.ª División de Infantería de Marina al completo. Cates recibió la orden de aumentar el tamaño de la división hasta sus efectivos normales y tenerla en camino hacia Extremo Oriente a mediados de agosto. La fórmula para su ampliación fue concebida en cuatro fases. En primer lugar la 1.ª Brigada Provisional tendría que recombinarse con la división cuando llegase a Extremo Oriente. En segundo lugar, unidades de la 2.ª División de Infantería de Marina, a la mitad de sus efectivos en Camp Lejeune, en Carolina del Norte, recibiría órdenes de ir a Camp Pendleton, en California. En tercer lugar, se transferirían regulares de los puestos y estaciones en territorio norteamericano. Finalmente, las lagunas de la división se cubrirían con los reservistas considerados aptos para el combate.

A finales de julio, el Octavo Ejército mixto norteamericano y sudcoreano del teniente general Walton Walker había retrocedido hasta una posición defensiva, apenas un cuarto de círculo, retirado unos 160 km de Pusan, en el extremo este de Corea. MacArthur decidió de mala gana que la 1.ª Brigada Provisional de Infantería de Marina tendría que desembarcar para ayudar a reforzar el llamado Perímetro de Pusan. La brigada, desembarcó el 3 de agosto y, cuatro días más tarde, ya estaba en acción al contraatacar al sudcoreo de Masan.

El presidente Truman había autorizado la movilización de la reserva del Cuerpo de Infantería de Marina el 19 de julio. Los primeros reservistas empezaron a llegar a Camp Pendleton el 31 de julio. Los batallones de la 2.ª División de Infantería de Marina en Camp Lejeune embarcaron en los trenes de transporte de tropas hacia la costa oeste el mismo día. En una semana, 13 703 infantes de marina llegaron a Pendleton y la fuerza divisional aumentó hasta 17 182 hombres. Casi la mitad de los recién llegados —7 182 infantes— procedían de la 2.ª División de Infantería de Marina, 3 630 eran de puestos y estaciones y 2 891 eran de la Reserva, en su mayoría veteranos de la Segunda Guerra Mundial. Un segundo regimiento de

infantería, el 1.º de Infantería de Marina, fue reunido en diez días por el coronel Lewis B. "Chesky" Puller, que había mandado el mismo regimiento en cabo Gloucester y Peleliu.

El general Smith, al mando de la 1.ª División de Infantería de Marina, no supo que su objetivo era Inchon hasta el 8 de agosto. Llegó a Tokio el 22 de agosto y, por aquel entonces, MacArthur ya había decidido activar el X Cuerpo para la operación y otorgar su mando a su jefe de estado mayor, el general Edward M. Almond, del Ejército norteamericano. También se envió a MacArthur la 2.ª Fuerza Operacional Conjunta, cuya práctica totalidad pertenecía a la Séptima Flota norteamericana del vicealmirante Arthur D. Struble. La Fuerza de Ataque para el desembarco sería el Grupo Anfibio Uno, con la 1.ª División de Infantería de Marina embarcada a las órdenes de un experto en operaciones anfibias de la Armada, el vicealmirante James H. Doyle. Smith se reunió en el aeródromo de Haneda con Doyle y juntos se dirigieron al buque de mando USS Mount McKinley. Una vez a bordo, Smith se enteró de que el Día D había sido propuesto para el día 15 de septiembre y que el desembarco tendría lugar por la tarde con la marea alta. No habría tiempo para ensayos.

En el primer día de septiembre, el 5.º de Infantería de Marina se encontraba junto a la 2.ª División de Infantería de Marina enzarzado en una intensa defensa del saliente de Naktong. Hasta el 5 de septiembre no se pudo retirar la brigada provisional de la línea de fuego para prepararse con vistas a Inchon.

El 7.º de Infantería de Marina, tercer regimiento de infantería de la división, se creó al reutilizarse el 6.º del USMC en Camp Lejeune, Carolina del Norte. Por desgracia, ni el 7.º de Infantería de Marina ni ninguno de sus batallones, que en aquellas fechas se hallaban en el Mediterráneo, llegarían a Extremo Oriente a tiempo para el desembarco. Por esta razón, y con objeto de disponer de un regimiento de reserva para Inchon, se sumó a la división el recién formado 1.º

Abajo: Unos infantes de marina utilizan escaleras para salir de sus lanchas de desembarco y pasar sobre los altos muros de contención que bordean el puerto de Inchon. Sembrante desembarco hubiera resultado muy costoso frente a un objetivo fuertemente defendido, pero los coreanos no habían reformado la guarnición de Inchon.



La invasión de Corea del Sur

25 junio-septiembre 1950



El golpe maestro de MacArthur

El 25 de junio de 1950, siete divisiones de infantería del Ejército Popular norcoreano, respaldadas por una brigada de carros, lanzaron una ofensiva total contra Corea del Sur. Los sudcoreanos, muy inferiores en número, rindieron su capital, Seúl, y se retiraron. A los cinco días, las unidades norteamericanas participaban en el combate, aunque eran demasiado pocas para contener la marea norcoreana. A finales de julio, las fuerzas sudcoreanas y los aliados norteamericanos se vieron obligados a retroceder a Pusan, en el sudeste del país, donde formaron un perímetro defensivo. Para aliviar la presión sobre Pusan, el general Douglas MacArthur, nombrado el 7 de julio comandante de las fuerzas de la ONU en Corea, planeó un intrepido asalto anfibio sobre Incheon, muy por detrás de las líneas norcoreanas. Con sus líneas de comunicaciones amenazadas, los norcoreanos tendrían que reducir sus ataques contra el perímetro de Pusan. El 15 de septiembre, tras semanas de apresurados preparativos, la primera oleada de asalto norteamericana llegó a las playas de Incheon.

Desembarco de Incheon

15 sep. 1950



Asalto a playa Roja

17,33 Los elementos iniciales del 1.º y 2.º Batallones del 5.º de Infantería de Marina desembarcan y comienzan a avanzar tierra adentro hacia el sur y este.
17,55 Una bengala amarilla indica la captura de la Cota del Cementerio tras un combate cuerpo a cuerpo.
24,00 Protegidos por la oscuridad, dos compañías del 2.º Batallón ocupan la cima de la Cota del Observatorio.



Asalto a playa Azul

17,32 Tropas de asalto del 1.º de Infantería de Marina desembarcan y atacan en dirección a la ruta Incheon-Seúl.
19,00 Tras sufrir bajas a causa de una ametralladora bien empleada, el 3.º Batallón del 1.º de Infantería de Marina asegura la cota 233.
24,00 La Cota 94, último objetivo del 3.º Batallón, es capturada y los infantes se reîncheran.

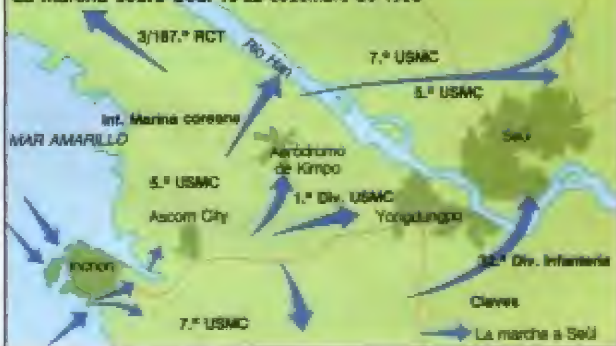


Asalto a playa Verde

06,45 Aviones norteamericanos de ataque al suelo y unidades navales apianan las posiciones norcoreanas.
06,53 Precedidos por una lluvia de cohetes, hombres del 3.º Batallón del 5.º de Infantería de Marina llegan a playa Verde y comienzan el asalto sobre la Cota de la Radio.
08,55 Se levanta la bandera norteamericana en Wolmi-do, pero las operaciones de limpieza continúan durante toda la mañana.



La marcha sobre Seúl 15-22 septiembre de 1950



Al amanecer del 16 de septiembre, la 1.ª División de la Infantería de Marina de EE UU aseguró Incheon e instaló un perímetro defensivo al este de la ciudad. Para mantener la presión sobre los norcoreanos, los infantes, respaldados por las fuerzas regulares norteamericanas y de la república de Corea, avanzaron hasta Seúl y el aeródromo de Kimpo. Defendidos por 20 000 norcoreanos, la capital resultó ser un hueso duro de roer, pero la superior potencia de fuego norteamericana sirvió para obligar al enemigo a rendirse. El día 20, tropas norteamericanas llegaron a las afueras de Seúl, pero se necesitaron siete días de duro combate para tomar el objetivo. Las fuerzas norcoreanas quedaron virtualmente aniquiladas. MacArthur había ganado su "Victoria Imposible".



TRH Pictures

Regimiento del Grupo de Infantería de Marina coreano (KMG), junto con los asesores norteamericanos del USMC.

Los servicios de información norteamericanos avisaron de la existencia de 21 500 soldados coreanos, en la zona Inchon-Seúl. Las fotografías aéreas y las fuentes de información sudcoreanas señalaron la presencia de un sistema bien desarrollado de cuevas y emplazamientos.

El grado de resistencia enemiga que se esperaba era mucho menor temible que las condiciones topográficas. Inchon está a unos 30 km de Seúl y está separado de él por la barrera adicional que forma el río Han. La Fuerza de Ataque del almirante Doyle tendría que abrirse paso desde el río Amarillo a través del tortuoso canal del Pez Velador. La fecha más conveniente sería el 15 de septiembre, cuando la marea mital (que subía hasta 9,8 metros) tuviese lugar a las 06.30 horas y la vespertina a las 19.15 horas. Cuando bajase la marea, los corrientes que saldrían del canal serían de siete a ocho nudos y desmoronarían lagunas de barro sobre las que ni siquiera los trípodes anfibia podían avanzar.

El brazo septentrional de este puerto estaba forma-

Arriba: Una vez en tierra, los infantes de marina en Inchon organizaron rápidamente cabezas de playa para recibir refuerzos y equipo pesado. Abajo: Una columna de vehículos anfibia del USMC sale de Inchon en dirección a Seúl. A la izquierda de los LVT (vehículos oruga de desembarco) están los anfibios DUKW. Derecha: Los desembarcos de Inchon en las playas Azul y Roja fueron precedidos por la toma de la isla de Wolmi-do. Superior y centro: Infantes exploran la isla, en la que quedaron francotiradores suicidas aislados. Inferior: Un carro de combate Sherman neutraliza una casamata en Wolmi-do.

do por la isla Wolmi-do, enlazada con la zona de muelles por un anecillo de 600 m. "Wolmi-do", escribió el general Smith, "es la clave de toda la operación".

El plan consistía en capturar Wolmi-do con la marea mital y desembarcar el 3.^{er} Batallón del 8.^o de Infantería de Marina, al mando del teniente coronel Robert D. Taplen, a través de la playa Verde. Entonces seguiría una larga espera de doce horas hasta que subiese la marea vespertina y pudiera desembarcar el resto de la división. Lo que restaba del 5.^o de Infantería de Marina de Murray llegaría por la playa Roja al norte de Wolmi-do, y el 1.^o de Infantería de Marina de Puller por la playa Azul, en el punto interior situado al sur. En realidad, llama "playas" a los lugares de desembarco era engañoso, pues el puerto tenía corrientes de grado en sus extremos que serían necesarios esquivar.

La 1.^a Ala de Aviones del USMC, a las órdenes del general Field Harris, suministraría apoyo directo desde las cubiertas de los portaviones ligeros USS *Scuzz* y *Badsey Star* (conocido como "Big Dog" por los marinos). Tras asegurar la cabeza de playa, la 7.^a División de Infantería (cuya flota comprendían unos 2 000 recintos coreanos) desembarcaría y ocuparía la zona. Una vez en tierra, el X Cuerpo de Amund tendría que capturar el aeródromo de Kimpo, cruzar después al Han y tomar Seúl para, finalmente, actuar como yunque contra el que se martillaría al Ejército coreano (ENC).

Tres buques lanzacohetes enviaron sus cargas, miles de cohetes de 127 mm, zumbando hacia su objetivo

La operación de Wolmi-do terminaría el 10 de septiembre con ataques de *napalm* a cargo de los helicópteros VMP-214 y VMP-323 del USMC. A estos ataques aéreos seguiría el fuego de los cañones navales. Seis destructores se acercaron a la isla el 13 de septiembre para arrear el fuego de los defensores. Tres de los buques fueron alcanzados pero los cañones enemigos, ya descubiertos su posición, recibieron una cortina de fuego procedente de los cruceros y aviones británicos y norteamericanos.

La Fuerza de Asaque de Doyle se abrió paso por el canal hacia Inchon antes del amanecer del 15 de septiembre. El general MacArthur embarcó en el *Mount McKinley* junto con el general Shepherd como su asesor anfibio. Smith, Almond, Doyle y Smith navegaban en el mismo buque.

La Hora L-serían las 06.30. A las 08.45 horas comen-



al bombardeo costero previo al desembarco. El batallón de Taplet estaba a bordo de los buques a las 06:00 horas. Los ataques aéreos se iniciaron a las 06:15 y, luego, tres buques lanzacohetes arrojaron sus cohetes sobre el objetivo. La primera oleada de infantes de marina pasó por la playa Verde a las 06:30 horas y fue recibida sólo por algunos disparos aislados.

La Compañía G, al mando del teniente Robert D. Bohn, se desplazó a la derecha y subió por las laderas de la Cota de la Radio. Un sargento sujetó una bandera norteamericana a un árbol roto por un proyectil a las 06:55 horas y MacArthur, que observaba a través de sus binoculares desde su alta guarnición en el frente del Mount McKinley, vio la bandera. "Eso es", dijo, "¡Preparen una taza de café!". Al mediodía, el combate en Wotani-do había terminado. Taplet había capturado 136 prisioneros y contabilizado 128 enemigos muertos. Las bajas propias ascendían a 17 heridos.

Con la captura de Wotani-do un satisfecho MacArthur envió un mensaje desde el Mount McKinley: "La Armada y los infantes de marina nunca han actuado con tanta brillantez como esta mañana". Durante todo el día el fuego naval y los aviones continuaron dirigiéndose contra todo lo que encontraban a su paso en un radio de 40 km desde Itohon. La Hora H para el desembarco principal eran las 17:30 horas.

El 5.º de Infantería de Marina de Murray tenía que desembarcar a la izquierda, por la playa Roja, y capturar la mayor parte de la ciudad, mientras que el 1.º de Fuller, que desembarcaría en la playa Azul, se desplazó en un movimiento de tenaza hacia la derecha para seguir hacia Itohon de Soul. El 1.º y 2.º Batallones del 3.º del USMC tendrían que escalar el muro marino de playa Roja. El 1.º Batallón del teniente coronel George R. Newton iba a tomar la Cota del Cementerio y la mitad de la Cota del Observatorio, el conminado británico y el fondo de interior.

Quince kilómetros al noreste de playa Roja, Fuller desembarcaba su 2.º Batallón a través de playa Azul Uno y su 3.º Batallón por la playa Azul Dos. Esperaba que habría suficientes brechas en el muro marino para que sus tractores anfibios pudiesen llegar a tierra. A las 18:45 horas, los 18 tractores anfibios del Ejército norteamericano que formaron la primera oleada, cruzaron la línea de salida y se dirigieron a la playa Azul. Una vez más, el fuego naval aumentó en crecida, y 8 000 cohetes volaron hacia la zona de playa. Desde la posición de las tropas en los tractores anfibios no se podía ver ninguna marcha a tierra. Las oleadas de asalto se entrecruzaron durante el avance mientras buscaban sus respectivos lugares de desembarco.



TRH Pictures

Salvador/MARS

TRH Pictures

En su asalto en el punto de mando del Mount McKinley MacArthur alcanzó a través de la densa capa de humo lluvia y oscuridad mientras oía los informes que salían por el altavoz. Natche estaba seguro del tipo de tempestad que iba a encontrar. Mientras el batallón de Tagliet enviaba fuego de apoyo desde Wolmi-do, las lanchas de desembarco que llevaban a los batallones de Newman y Rife llegaron a la playa Roja. El fuego niveló casi a los F-4U Corsair marcharon por delante para ametrallar las posiciones coreanas. La Compañía A del 1.º Batallón en el flanco izquierdo, trepó por sus escaleras aéreas al muro de construcción de la playa y se dirigió hacia la Cota del Cementerio.

La Compañía A del capitán John R. Stevens quedó detenida por un búnker y fuego por el flanco. Hubo un combate muy intenso con lanzamiento de granadas. Después, a las 17.55 horas, se disparó una bengala amarilla indicando que la Cota del Cementerio había sido capturada. El coste para Stevens fue de siete soldados muertos y 26 heridos.

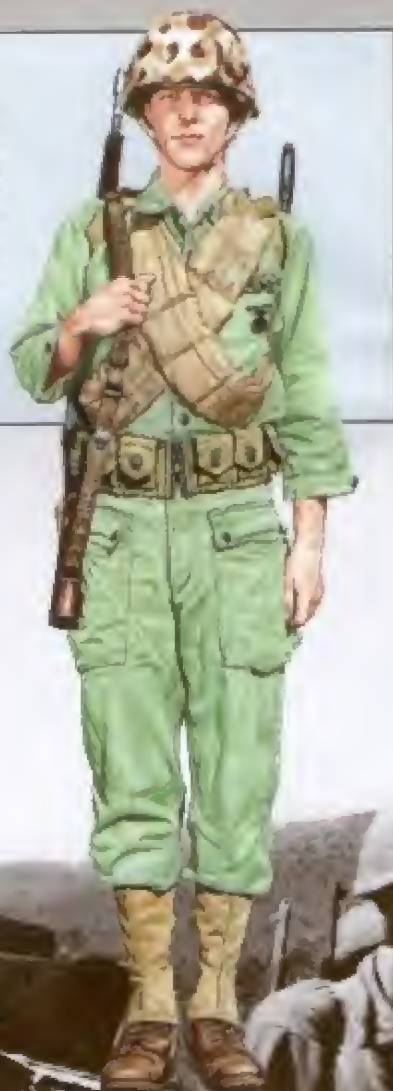
La Compañía B del capitán Samuel Zaslián del 2.º Batallón, desembarcó a la derecha y avanzó 100 m sin encontrar resistencia alguna. El consulado británico fue capturado a las 18.45 horas. Entre tanto, las Compañías B y D, cuyas órdenes se habían modificado mientras se dirigían a la costa, se detuvieron para reorganizarse y luego avanzaron en la oscuridad hacia la Cota del Observatorio. A medianoche, el 5.º del USMC de Murney había asegurado sus objetivos.

Al sur, el 2.º Batallón del teniente coronel Alan Sutter del 1.º del USMC, avanzó con sus tractors por la playa Azul Uno y, tras alguna confusión, atacó hacia el norte. Al alcanzar su objetivo principal, la elevación de terreno que cubría la carretera de Inchon a Seúl, el batallón de Sutter mató a unos 50 enemigos y capturó 15 prisioneros contra la muerte de un soldado norteamericano y otros 19 heridos.

El 3.º Batallón del teniente coronel Thomas L. Ridgely, enfrentado a un muro de construcción en la playa Azul Dos, encontró más dificultades para llegar a tierra. La mayoría de las bajas, pocas del batallón

Infantes de marina norteamericanos, Inchon, 1950

Este miembro de la 1.ª División de Infantería de Marina lleva un uniforme de lona de tela asegurada M1944 con botines de tela y botas fuertes modelo de la Segunda Guerra Mundial. Su casco de acero M1 con funda metálica del USMC, y las bandoleras de algodón contienen munición de 7,62 mm para su fusil M1 (Garand). La amputadora de una bayoneta M1 sobresale de su pequeña mochila. El chaleco se coloca para su uso inmediato.



Abajo: Los infantes de marina marchan bajo el intenso sol coreano para arrebatar Seúl al Ejército Popular nortecoreano. En la cubeta yace un carro de combate T-34/85 enemigo.



izquierda: Un carrista del USMC posa junto a su M48 en la cabeza de playa de Inchon. Inferior: El general de división Oliver P. Smith (centro) fotografiado con dos de sus oficiales en Corea. A su izquierda, el coronel Lewis A. "Chesty" Puller, comandante del 1.º Regimiento del USMC. De pie a su derecha, el teniente coronel Raymond L. Murray, oficial al mando del 5.º Regimiento. Inferior, derecha: Unos infantes fotografiados durante el combate casa por casa en Seul. Abajo: El comandante E.H. Simmons.

fueron provocadas por una simple ametralladora que disparaba desde una torre. Los principales objetivos delante del batallón de Ridge eran la Cota 233, capturada a las 19.00 horas y, en el flanco derecho, la Cota 94, tomada antes de la medianoche.

Antes del amanecer, la 1.ª División de Infantería de Marina había asegurado todos los objetivos que habían sido designados para el primer día. La resistencia fue dispersa y del tipo desconcertado "ligera a moderada" en los informes de situación. El enemigo había sido el 286.º Regimiento de Infantería norcoreano, reforzado por dos compañías del 2.º Batallón del 318.º Regimiento de Artillería de Corea.

El eje de avance sobre Seúl era el indicado por el cruce entre la carretera y la línea ferroviaria. Al día siguiente del Día D, la 1.ª División del USMC salió por el 1.º de Puller a ambos lados de la carretera y el 5.º de Murray a la izquierda, mientras que el regimiento de infantería de marina coreano se quedaba atrás, en Inchon, para su limpieza.

El 17 de septiembre, MacArthur, acompañado por un enjambre de corresponsales, desembarcó para visitar el campo de batalla. En la carretera Inchon-Seúl pudo ver los restos aún humeantes de una columna de carros T-34/85 norcoreanos que habían contratacado al amanecer. MacArthur condecoró con la Estrella de Plata a Craig, Puller y Murray y le dijo al general Smith que la 7.ª División de Infantería empezaría a desembarcar al día siguiente por el flanco derecho de los infantes de marina.

El mismo día, 17 de septiembre, el 5.º de Murray capturó el aeródromo de Kimpo, críticamente necesario. Tres días más tarde, el batallón de Taplett se abrió paso a través del Han en tractores anfibios. El 1.º de Infantería de Marina siguió al 5.º a través del río. Posteriormente, el 7.º, que incluía el batallón del Mediterráneo, llegó a tiempo para unirse a la batalla. Hubo un intenso combate en la ciudad, pero el 27 de septiembre ya estaba asegurada.

La victoria fue todo lo que había predicho MacArthur. El resurgente Octavo Ejército salvó del perestro de Pusan y los vapuleados componentes del Ejército Popular norcoreano fueron rechazados y expulsados por donde habían llegado.



TRH Pictures

Robert Hunt Library



ESCUADRONES MOSQUITO DE LA 140.ª ALA

De los tres escuadrones que formaron la 140.ª Ala, sólo el 31.º Escuadrón era una unidad de la RAF. Reconstruido como unidad de bombardeo en diciembre de 1944, el escuadrón se equipó con bombarderos Bristol Beaufort y llevó a cabo misiones de reconocimiento y descubierta submarina durante los primeros meses de la Segunda Guerra Mundial. Tras la ofensiva alemana en los Países Bajos, participó en los ataques contra columnas enemigas. En octubre de 1940, el escuadrón trasladó su base de Loughborough, en Merseyside, a Norfolk con la misión de atacar blancos costeros enemigos. En diciembre de 1941, el 31.º Escuadrón fue desplegado al aeródromo de Luqa, en Malta, para atacar la navegación y objetivos terrestres mediterráneos en el norte de África. Tras su disolución en marzo de 1942, se volvió a formar el mismo día en Bodney, Norfolk. Se convirtió a los bimotores Lockheed Ventura en mayo de 1942, y llevó a cabo numerosas misiones de bombardeo diurno antes de incorporarse a la Segunda Fuerza Aérea Táctica (2 TAF) antes de convertirse a los Mosquito en septiembre de 1943. El 494.º Escuadrón de la Real Fuerza Aérea australiana se formó como unidad equipada con Ventura en Fairwell, Norfolk, el 1 de noviembre de 1942, dentro del 2.º Grupo. En julio de 1943 el grupo fue transferido del Mando de Bombardeo a la 3 TAF y el escuadrón inició la conversión al Mosquito al mes siguiente. Operó con estos aviones durante el resto de la guerra y, finalmente, fue disuelto el 26 de septiembre de 1945. El 483.º Escuadrón de la Real Fuerza Aérea neozelandesa se formó en Fairwell dos semanas después del 494.º y llevó a cabo operaciones diurnas con aviones Ventura hasta finales de junio de 1943. La unidad se pasó a los Mosquito en agosto de 1943 y siguió en las misiones de bombardeo durante el resto de la guerra. Fue disuelto en septiembre de 1945.



ROMPE

Expertos en el bombardeo de precisión a baja cota, los pilotos de los escuadrones de bimotores Mosquito realizaron algunas de las misiones más audaces de la historia de la guerra aérea



CARCELES

Derecha: La tripulación del 108.º Escuadrón que encabezó el primer ataque diurno de la RAF sobre Berlín. A la derecha, el comandante de ala Bob Reynolds, fotografiado junto a su navegante, el oficial piloto E.B. Simons. Abajo, izquierda: Pilotos y navegantes del escuadrón estudian los detalles antes del vuelo. En el verano de 1943 los Mosquitos del 108.º Escuadrón ya estaban equipados con la ayuda de navegación "Obote". Extremo izquierdo: La insignia del 21.º Escuadrón. Armada con bombas de 120 lb (abajo, derecha), una patrulla de aviones Mosquito parte hacia Francia (inferior, derecha).



El 30 de enero de 1943 era un día muy especial para Adolf Hitler. Exactamente diez años antes había condecido al partido nazi al poder en Alemania y se había embarcado en una empresa que llevó a su país a la Segunda Guerra Mundial. Los nazis habían planeado grandes celebraciones para este décimo aniversario. Tendría lugar un gran desfile militar en Berlín y el propio Hitler tenía un discurso por radio a las 11.00 horas. Su ministro de propaganda, Joseph Goebbels, daría otro discurso cinco horas más tarde. Los alemanes no guardaban en secreto las celebraciones de su aniversario. Aunque Berlín había sido atacado de noche muchas veces, creían que la Real Fuerza Aérea (RAF) británica no tenía aviones capaces de atacar la capital de día y más adelante. A las 05.30 horas, cuando ya había empezado el desfile en Berlín, Hitler se sentó a desayunar y miró la montaña de telegramas y regalos que habían llegado de toda Alemania enviados por miembros del partido. Sin embargo, aún quedaba por llegar otro regalo desconocido por el Führer. Sería entregado en el plazo de dos horas y media exactamente... por la RAF.

Si se veían obligados a adoptar acciones evasivas, las oportunidades de volver a la base serían mínimas

A 600 km de Berlín, tres estilizados aviones celestaban motores en el aeródromo de la RAF en Marham, Norfolk. Eran biestructores de Havilland Mosquito, los más nuevos y rápidos bombarderos de la RAF. Los Mosquito habían entrado en servicio con el 108.º Escuadrón hacia menos de un año y ya habían realizado varios osados ataques a baja cota sobre objetivos enemigos. Ahora, en aquella clara mañana de enero, el 108.º estaba a punto de llevar la guerra directamente al corazón del Tercer Reich.

Mientras los tres Mosquito se alejaban de Marham y ponían rumbo a Alemania, el jefe de escuadrón Bob Reynolds —el hombre seleccionado para dirigir el ataque— sabía que el éxito de la misión dependía de una exacta cronometración. El plan consistía en bombardear la estación de radio berlinesa, justo al lado de Wilhelmstrasse a las 11.00 horas, coincidiendo con el comienzo del discurso de Hitler. El navegante de Reynolds, el oficial piloto E.B. Simons, era uno de los mejores en su campo, y tenía que serlo. Además del crucial factor del tiempo, el viaje de cinco horas dejaría sólo un pequeño margen de combustible. Por ello, no había espacio posible para el error. Si los atacaban y se veían obligados a realizar acciones evasivas, las oportunidades de volver a la base serían mínimas. Los bombarderos Mosquito no llevaban armamento defensivo; tenían que apoyarse únicamente en la velocidad para escapar de los cazas enemigos. Los aviones cruzaron el mar del Norte a baja cota, ascendiendo ligeramente cuando sobrevolaron la costa alemana. La mañana era brillante y clara, y Simons no encontró dificultades para localizar las referencias en tierra mientras los bombarderos se dirigían velozmente hacia su objetivo. Reynolds ascendió vertiginosamente, llevando los tres aviones a 6.000 m para su aproximación final. Los lagos de los alrededores de Berlín aparecieron ante ellos, lanzando destellos como el metal bajo el brillo del sol.

En Gran Bretaña, los técnicos que escuchaban la radio alemana poco antes de las 11.00 horas, oyeron que se anunciaba la emisión de un importante discurso. Siguió la declaración: el discurso no lo tenía Hitler, sino Hermann Goering, jefe de la Luftwaffe alemana. Hitler estaba un día de guardia de última hora y Goering iba a sustituirlo. El único comando era que Goering era considerado el segundo en la jerarquía del Tercer Reich: después del Führer.

Las cronometración al segundo y una precisión total resultaron vitales para el éxito de la incursión sobre Amiens. Cuatro secciones de tres Mosquito atacaron a ras del suelo, las dos primeras encargadas de romper los muros del perímetro. Luego, seis aviones del 44.º Escuadrón de la Real Fuerza Aérea australiana (cuya insignia aparece a la derecha) atacaron objetivos preñados del complejo de la prisión. Abajo, derecha: Una muestra del nivel de puntería conseguido por los tripulantes de los Mosquito. El muro sur ha sido destruido a costa de sólo daños mínimos en las celdas de la prisión.



Los Mosquito se encontraban ahora sobre Berlín, pero el aeropuerto por delante. Stinson controló la entrada de la Wehrmacht en su vuelo de bombardeo. Algunos pesados alemanes de fuego antiaéreo atacaron los aviones, pero no hubo señales de caer ninguno.

En una Alemania, millones de personas oyeron sus motores de avión una explosión de bombas explotando del sonido de un locutor que presentaba a Goetzling. De repente, sus palabras fueron cortadas. En la radio se oyó con claridad el ruido de bombas que explotaban en el momento que los Mosquito soltaban sus bombas de 250 kg en total a la altura de radio. Hubo una larga pausa con ruidos intermitentes como ruido de fondo. Entonces, el locutor anunció a los oyentes, de que había algún ruido, su voz desapareció y, en su lugar, se escuchó música pulular. Hubo casi una hora antes de que Goetzling saliera por final para, claramente conmovido y entristecido. Sólo un día después antes había asegurado ostentadamente que ningún avión alemán volaría jamás sobre el Terrestre Reich. Sin embargo, aquel día la RAF había visitado la capital del Reich a plena luz del día.

Los tres Mosquito volvieron a sobre a la base, pero para la RAF el trabajo de la jornada no había terminado. Goetzling iba a hablar a las 16.00 horas y en la noche preparó una noche europea. A las 16.00 horas, once Mosquito, esta vez del 10.º Escuadrón y dirigidos por G.F.W. Darling, despegaron de Marham. Volaron a la máxima altitud sobre un punto situado al norte de Heligoland y después, giraron hacia Lubeck. Para entonces el tiempo había empeorado y los aviones volaron entre nubes bajas durante todo el camino. Mientras los Mosquito ascendían a 4.000 m, el sargento R.C. Peuchen, navegante del avión número diez, descubrió un Messerschmitt 109 que iba hacia por la pista. El piloto de Farcher, el sargento J. Massey, y el sargento de patrulla P.J. McGeethan, que volaba en el tercer aparato adoptaron una maniobra evasiva y comenzaron tirarle de la cuerda. El jefe de escuadrón Darling se tuvo que retirar. Se le vio por última vez mientras volaba en círculo hacia una nube, aparentemente fuera de control y sin capacidad volver de la noche.

Los dos Mosquito restantes volaron por encima de una densa capa de nubes. A las 15.50 horas llegaron a Berlín y el sargento Massey soltó sus bombas a ras de un claro en las nubes. El fuego antiaéreo era ahora muy intenso y pasaron sobre como iluminados antes de que el sargento de patrulla McGeethan pudiera poner en posición para realizar otra fructífera pasada de bombardero. Sus proyectiles explotaron dos ki-





Abajo: El capitán de grupo Percy Pickard, fotografiado poco antes de despegar para la misión de Amiens. La incursión fue la última de Pickard como comandante de la 140.^a Ala. Su Mosquito fue atacado por dos aviones enemigos en el camino de regreso; nunca regresó a la base. Fotografías insertas (desde arriba en sentido de las agujas del reloj): Varias semanas después de la liberación, el reconocimiento aéreo reveló la magnitud del bombardeo. Un Mosquito vuela sobre la carretera de Amiens tras salir su carga sobre el sector sureste de la prisión. Mientras las bombas caen en el blanco en el ala noroeste, los escombros levantan una densa nube de humo.



metros y medio al sur del centro de la ciudad. Al tiempo que los Mosquito volvían a casa, el discurso de Coebbelts tuvo lugar según lo planeado, aunque desde un búnker subterráneo. En lugar pánico para ganar velocidad, los dos bombarderos se dirigieron a la costa, esquivando lo peor del fuego antiaéreo además de un escuadrón de aviones Focke-Wulf 190. Los Mosquito llegaron a salvo a Marham.

Un año más tarde, el 15 de febrero de 1944, los Mosquito realizaron lo que, desde entonces, se ha convertido en uno de los ataques más famosos de todos los tiempos. Aviones de la 140.^a Ala, parte de la recién formada Segunda Fuerza Aérea Táctica, bombardearon y destruyeron los muros de la prisión de Amiens, permitiendo que unos 200 combatientes de la Resistencia francesa pudieran escapar.

El ataque no podía demorarse más, pues muchos de los prisioneros franceses estaban en inminente peligro de ejecución

Al mando del capitán de grupo Percy Pickard, la 140.^a Ala era, en esencia, un producto de la Commonwealth, formada por el 21.^o Escuadrón de la RAF, el 487.^o Escuadrón de la Real Fuerza Aérea neozelandesa (RNZAF) y el 464.^o Escuadrón de la Real Fuerza Aérea australiana (RAAF). Se seleccionaron entre tripulaciones de toda escuadrón para realizar el ataque, cuyo nombre clave era operación "Reynovs". El día fijado para el ataque amaneció nublado y gris, con ráfagas de aguacero azotando la base de los Mosquito en Hunston, Hertfordshire. Los pronósticos indicaban que el viaje también se haría bajo la lluvia y con nubes bajas. Aun así, se decidió que el ataque siguiera adelante, pues muchos de los prisioneros franceses estaban en peligro de inminente ejecución. La incursión la dirigiría el 487.^o Escuadrón. Justo al mediodía, tres Mosquito iban a abrir un agujero en el muro oriental de la prisión y, tres minutos más tarde, otros tres aparatos bombardearían el muro septentrional. En ese momento estarían en acción los australianos del 464.^o Escuadrón: una sección de tres aviones bombardearía la esquina sur de la prisión mientras que otra sección elevaría el ala norte. El tercer escuadrón, el 21.^o, tenía que estar en reserva en caso de que alguno de los otros ataques fallara. Los pilotos de la RAF no estaban muy contentos debido a que tenían que limitarse a esperar y observar, pero los tres escuadrones habían luchado por el primer puesto en la incursión y Pickard había optado por el modo más fácil de decidir el orden de ataque a casa o cruz.

Los tres escuadrones despegaron a las 11.00 horas del 18 de febrero y volaron derechos al ocazo de la tormenta de nieve. Cada aparato llevaba un par de bombas de 230 kg con espoletas de acción retardada de once segundos. Los Mosquito se reunieron con su escolta de cazas sobre Lillehammer y, junto con los tres escuadrones de aviones Typhoon, se dirigieron al canal de la Mancha a baja cota. A pesar de la escasa visibilidad, Amiens resultó fácil de localizar y los Mosquito rodearon la ciudad y se acercaron hacia su objetivo a lo largo de la recta carretera Albert-Amiens. Entre tanto, la segunda sección de aviones giró para atacar por el norte. El comandante de su R.W. Treacle, que dirige la primera sección del 487.^o Escuadrón, describió así el ataque:

Desde unos cinco kilómetros y medio v. la prisión y los tres primeros aviones despegaron desde lo alto. Entonces supe que era el momento de mi entrada. Mi escuadrón tenía que dividirse en dos secciones

Incursiones de los Mosquito noroeste de Europa, 1943-1945





RWM



y cada una abría un extremo de la prisión; fue entonces cuando una mitad se separó y se lanzó para atacar el extremo opuesto por la derecha. El resto de nosotros siguió en estricta formación. Unos 400 metros antes de que llegásemos allí, las bombas de acción retardada explotaron y vi que habían abierto el muro. Se levantaron nubes de humo y polvo pero todavía podía observar desde lo alto el faldón triangular de la prisión: mi punto de puntería para el extremo que íbamos a abrir.

Solté mis bombas desde unos 3 m y subí de golpe a través del humo que ascendía sobre el tejado de la prisión. Miré a la derecha y me sentí ligeramente alivado al ver a los otros muchachos que seguían acercándose en línea a 200 m del objetivo. Bombardeamos y nos largamos derechos a la base, ya formados otra vez como sección.

Mientras tanto, Pickard, que iba con los australianos, se esperó para actuar como líder del bombardeo. Voló a baja cota sobre la prisión, eliminando los daños y sólo cuando estuvo satisfecho al ver todos los objetivos cumplidos, dio la orden a los Mosquito del 21.º Escuadrón para que pusieran rumbo a casa, con sus bombas aún a bordo. Mientras los Mosquito se alejaban rugiendo, los prisioneros —de los que muchos habían escapado de sus celdas con la ayuda de explosivos pasados por la Resistencia— escaparon a través de las brechas de los muros y corrieron a través del suelo nevado hacia la protección de los bosques. Una gran operación de búsqueda alemana captó más tarde a algunos de los fugitivos, pero muchos consiguieron la libertad.



RWM

Arriba: El comandante de ala R.W. Bradley, que dirigió la primera sección del 264.º Escuadrón durante la incursión a baja cota sobre la prisión de Amtzen. Este bombardeo de precisión constituyó un éxito para la 140.ª Ala y, nueve meses después, los tres escuadrones implicados en el ataque replicaron su éxito durante una misión para destruir el cuartel general de la Gestapo en Aarhus, Dinamarca. Superior, izquierda: Mientras los Mosquito inician el viaje de regreso, el edificio de la Gestapo aparece devastado por las bombas.

Mientras los Mosquito se alejaban velozmente de su objetivo, uno de ellos —un avión del 461.º Escuadrón tripulado por el jefe de escuadrón I.E. McRitchie— fue alcanzado por fuego antiaéreo ligero y cayó fuera de control. Pickard volvió inmediatamente para sobrevolar los restos, posiblemente para ver lo que había sucedido con los tripulantes. Su Mosquito fue sorprendido por un par de Focke-Wulf 190 y derribado. El y su navegante, el teniente de patrulla Alan Broadley, murieron de forma instantánea. Todos los demás Mosquito volvieron indemnes a la base.

Dos meses más tarde, los Mosquito actuaron de nuevo en lo que un boletín del Ministerio del Aire describió como "probablemente, la hazaña más brillante del bombardeo de precisión a baja cota de la guerra". Esta vez su ataque fue dirigido contra el cuartel general de la Gestapo en La Haya, el centro nervioso de las operaciones alemanas contra la Resistencia en los Países Bajos. El cuartel general de la Gestapo tenía 27 m de altura y era un edificio de cinco plantas bloqueado por otras casas de la Scheepvaarder Wijk. Estaba fuertemente defendido con armas ligeras antiaéreas, un factor que hacía más peligrosa la misión de los Mosquito.

La tarea de destruir el edificio correspondió al





DE HAVILLAND MOSQUITO

Concebido en 1938 como bombardero diurno, el de Havilland Mosquito (aquella) llegó a desempeñar una amplia variedad de funciones: bombardero diurno y nocturno de alta y baja cota, caza diurno y nocturno de largo alcance, cazabombardero, minador, guía de formaciones, reconocimiento fotográfico, entrenador y avión de transporte. Se produjeron un total de 45 variantes y, aparte del Ju 88, ningún avión alemán se ha construido en tantas versiones. El prototipo, el W4400, voló en noviembre de 1940 y alcanzó una

velocidad 30 kilómetros a la hora superior al más rápido caza británico de la época. Las primeras entregas de bombarderos B.Mk IV fueron para el

105.º Escuadrón en enero de 1942. La variante más importante numéricamente fue la FB.Mk VI, que entró en servicio con los escuadrones tácticos del 1.º Grupo de la RAF en 1943. Equipado con ocho cohetes de 27 kg, el FB.Mk VI también sirvió con varios escuadrones de ataque del Mando Costero de la RAF. Desde 1943 hasta 1945, el Mk VI fue utilizado por 44 escuadrones de la RAF.

Propulsado por dos motores Bristol Engine Merlin 21, el Mk VI tenía una velocidad máxima de 610 km/h a 5 000 m de altitud y un techo de casi 10 000 m. El armamento comprendía cuatro cañones de 20 mm y cuatro ametralladoras de 7,7 mm, además de dos bombas de 226 kg y ocho cohetes. El Mosquito también se construyó en Canadá y Australia, y se suministraron 40 ejemplares de reconocimiento a la USAAF, utilizados con la designación F-6. La producción total de Mosquito llegó a las 1 761 unidades. El caza Mosquito siguió en servicio de primera línea hasta los años cincuenta, con las variantes de caza nocturna NF.Mk 30 y NF.Mk 36, de reconocimiento PR.Mk 34 y de bombardero ligero B.Mk 35.

613.º Escuadrón al mando del comandante de ala Bob Bateson. Pudo ser el trabajo más difícil llevado a cabo por un escuadrón de bombarderos y la planificación de la operación tuvo que ser muy minuciosa. Se construyó un modelo a escala del cuartel general, perfecto en todos sus detalles, incluido el exterior y composición de los muros. Además de las planificaciones, los miembros trabajaron duro a fin de desarrollar una nueva bomba -una mezcla de elementos incendiarios y explosivos- que tendría un máximo efecto destructivo sobre los archivos de la Gestapo. Bateson recogió sus tripulaciones con cuidado y los puso a prueba

durante varias semanas de intenso entrenamiento. Al final, todo estaba listo. En las primeras horas del 11 de abril de 1944, Bateson dirigió seis Mosquito desde su base de Lezham, en Hampshire, y puso rumbo hacia el canal de la Mancha.

A medida que se acercaban a La Haya, los Mosquito se dividieron en parejas y pasaron tomando los tejados próximos rescatando las estrechas calles bajo el cambio de sus motores. Al tiempo que el Mosquito de Bateson se lanzaba sobre el objetivo, con las puertas de la bodega abierta, el extremo de su aleta izquierda pasó rozando la cúpula del Palacio



Derecha: La insignia del 487.º Escuadrón de la Real Fuerza Aérea neozelandesa. Este emblema está basado en una leyenda maorí. Las aves de renicón de la tribu se las veían en el dibujo similar encima de cada entrada, brandiendo un arma como desafío al enemigo. Izquierda: la leyenda "masa de madera". Aviones Mosquito del 487.º Escuadrón parten para Francia.



LA BATALLA DE LA PONCHERA



DE INCHON A LA LÍNEA SIN NOMBRE

Después del desembarco de la 1.ª División de Infantería de Marina en Inchon el 15 de septiembre de 1950 y la captura de Seúl, los infantes de marina se trasladaron a Wonsan, en la costa oriental coreana, desde donde se desplazaron hacia el norte hasta que el general MacArthur les ordenó el 24 de noviembre ir al noroeste. El plan de MacArthur consistía en atacar lo que quedaba del Ejército Popular Norcoreano (EPN) entre el X Cuerpo, del que formaba parte la 1.ª División de Infantería de Marina, y el Octavo Ejército, que avanzaba hacia el oeste. El 25 de noviembre, un cuadro cambió por completo: miles y miles de "voluntarios populares" chinos entraron en guerra para apoyar al EPN. La gigantesca oleada de infantería cogió a la 1.ª División de Infantería de Marina en el depósito de Chonm y los infantes, superados en número, se vieron obligados a retirarse en combate hacia el puerto de evacuación de Hungnam, unos 100 km al sur, a través de escarpadas montañas. El 31 de diciembre, las fuerzas de la ONU volvieron al sur del Paralelo 38. En enero de 1951, la ONU tenía 380 000 hombres luchando contra 500 000 infantes comunistas, respaldados por una reserva de un millón de hombres. Las fuerzas de la ONU recibieron la orden de infligir numerosas bajas y después retroceder a las tan preparadas defensas, y esta táctica funcionó bien frente a los ataques comunistas, que se detuvieron el 1 de enero de 1951. Tras las operaciones "Killer" y "Ripper" del general Ridgway, los chinos empezaron su primera ofensiva de primavera el 27 de abril. El día 28, las fuerzas de la ONU fueron rechazadas hacia la Línea Sin Nombre, entre Seúl y Taepo, donde soportaron la segunda ofensiva de primavera de los comunistas el 15 de mayo. Tras cinco días, el esfuerzo comunista se detuvo y el general Van Fleet ordenó a sus tropas desplazarse "en persecución del enemigo".

Cuando la 1.ª División de Infantería de Marina atacó en dirección a Corea del Norte en agosto de 1951, el camino estaba bloqueado por su parte septentrional, intensamente defendido, con un cráter volcánico, la Ponchera.

La batalla de la septentrional coreana consistió de primavera en Corea, que concluyó el 21 de mayo de 1951, los ataques por las tropas comunistas hacia el norte de Hungnam, como la ofensiva de Marina septentrional y la 4.ª y 7.ª Divisiones de la República de Corea atacaron a finales de las montañas

hacia la "Ponchera" un cráter volcánico situado a unos 45 km al norte de Inje. El coronel William S. "Bigfoot" Brown, al mando del 1.º Regimiento de Infantería de Marina, dijo de su 2.º Batallón: "En el último ataque el 2/1 hubo que tomar su objetivo con bayoneta y granadas de mano, arrojándose por la ladera de una montaña para sorprender al enemigo. Fue un trabajo sangriento y en esta dura combates que he visto jamás".

Cuando se preparó un alto al fuego el 23 de junio la 1.ª División de Infantería de Marina ocupó unas posiciones duramente ganadas en la línea Kanana. Los combates entre los Naciones Unidas y las fuerzas comunistas habían empezado el 10 de julio y cinco días más tarde, los infantes de marina fueron relevados y enviados a la reserva para su reemplazo y



atropellados. Se anticipa el 11 de agosto los combates iniciados de nuevo se reanuda con el propósito de que los estadounidenses habían violado la neutralidad de Kaesong, a donde vinieron más allá de las líneas demarcadas hasta se habían celebrado las negociaciones, entonces se bombardearon con napalm sobre las montañas.

Cuatro días después, la 1.^a División de Infantería de Marina recibió órdenes de ir al frente. El general Gerard C. Thomas, un oficial de operaciones de la 1.^a División de Infantería de Marina en Daegu, estaba al mando. En gran medida, la nueva era una nueva 1.^a División, para los veteranos del perímetro de Pusan, Incheon, el después de Chosun y los combates de primavera que habían desaparecido, bien por la rotación o bien por el gran número de bajas.

Los objetivos de la división eran (destacada) ocupación, unos puntos fuertemente defendidos junto al norte de la Pochon. El 7.^o Regimiento de Infantería de Marina y el Regimiento del Cuerpo de Infantería de Marina (CMB) empezó a avanzar bajo un aguacero el 21 de agosto. El 8.^o Regimiento de Infantería de Marina vino que ocupó el 7.^o por el estrecho valle de Soyang controla que el 1.^o Regimiento de Infantería de Marina vino que permaneció cerca de Chongchon como reserva del X Cuerpo. La marcha continuó hacia las zonas de presión avan-

Figura 1181: Un miembro de la 1.^a División se protege cuando una columna del Ejército Popular norcoreano (EPC) es destruido con una carga explosiva izquierda, arriba: La nieve se derretió en las laderas mientras los carros de combate y la infantería norteamericanas avanzan sobre Hongchong a comienzos de 1951, izquierda, abajo: Los infantes de marina cumplen la orden del general Thomas de avanzar hacia el norte a finales de agosto de 1951. Abajo: Unos soldados pasan a través de una haza avanzada hacia la cadena montañosa que rodea la Pochon.

zando una línea, antes de ser atacados como bien, pero las lluvias de verano habían arrastrado las carreteras y varias de ellas se encontraron bloqueadas.

La experiencia vino por el 3.^o Batallón del 7.^o Regimiento de Infantería de Marina, las muy capacitadas. Reconocieron sus ventajas, bien para una rápida salida a la zona. Los camiones que los llevan que llevar no llegaban. Se movieron bajo la lluvia, tomaron una comida fría al mediodía y después una cena fría de ración C. Finalmente, los camiones aparecieron, a las 21,00 horas. El convoy se ajustó por pesadas curvaturas y atravesó ataques de tráfico hasta las 03,00 horas del 21, en que el batallón llegó a una zona de vivacques situada con 30 cm de agua. El teniente coronel Bernard T. Kelly, comandante del batallón, ordenó a sus hombres permanecer en los camiones. Hasta la tarde del día 23 no llegaron a su zona de reunión en el extremo opuesto del río Soyang, crecido por la lluvia. Entonces pasaron a relevar un elemento de la 8.^a División de la ROC. Al situarse en la Cota 695, fueron recibidos por 200 proyectiles de mortero y artillería.

La zona de combate asignada a la 1.^a División de Infantería de Marina era un trazo de terreno de los más prohibidos que había en Corea. Se había marcado en el mapa una nueva línea -la línea Hays- que seguía al extremo norte de la Pochon. Desde dominada por el cerro Yoke, cuyos picos principales eran las Cotas 690, 1.000, 1.008 y 984. En la defensa del cerro, según la División C-2, se encontraba el 8.^o Regimiento de la 2.^a División del I Cuerpo del Ejército Popular Norcoreano (EPC). El reconocimiento aéreo reveló el movimiento de refuerzos hacia el sur en forma de dos o tres regimientos diarios más, y los pilotos señalaron que iba a empezar una gran ofensiva comunista el 1 de septiembre.

US Marine Corps



APOYO AÉREO DIRECTO

Para el tipo de combates del Cuerpo de Infantería de Marina, resulta vital su propia cobertura aérea directa e integral. En los ataques de la Ponchera, por ejemplo, la artillería, compuesta por 54 cañones de 105 mm y 36 de 155 mm de la 1.ª División de Infantería de Marina, era apoyada por unas 90 piezas de campaña enemigas, sobre todo armas de 70, 105 y 122 mm. Por ello, según la doctrina del Cuerpo de Infantería de Marina, fue la cobertura aérea directa del USMC la que debería haber proporcionado a los infantes de marina lo que necesitaban. La razón de que esto no sucediera se debió al largo conflicto de acercamiento táctico entre el Cuerpo de Infantería de Marina y la Fuerza Aérea norteamericana. Para apoyar a la división con más eficacia, la 1.ª Ala de Aviones del USMC había trasladado dos escuadrones de F4U Corsair al E-12, un aeródromo de la costa oriental a menos de 80 km por detrás de la zona de acción de la división. Sin embargo, la 1.ª Ala de Aviones de Infantería de Marina estaba bajo el control operacional de la Quinta Fuerza Aérea y ésta, siguiendo la doctrina de la Fuerza Aérea

norteamericana de zafiar el campo de batalla, hizo partir a las gran parte de los aviones del USMC en misiones de interdicción profunda. La división dispuso de muy pocos Corsair. Durante los 18 días de combates en la Ponchera, los controladores aéreos avanzados del general Thomas pidieron ataques aéreos en 189 ocasiones. Unas 127 de estas peticiones fueron atendidas, pero sólo en 24 ocasiones llegaron los aviones a tiempo para modificar el curso del combate.

Derecha: Porteadores sudcoreanos llevan suministros hacia las posiciones de un regimiento del USMC. Centro, derecha: Un infante herido es evacuado en un HTL-4. Extremo derecho: La artillería del USMC mantiene posiciones norteamericanas.



La 1.ª División de Infantería de Marina tendría que atacar a las montañas. El 7.º de Infantería de Marina, el 2.º de Infantería de Marina, 7.º Batallón de Infantería de Marina, y el 1.º Batallón de Infantería de Marina, a las 08:00 horas del 31 de agosto el 2.º de Infantería de Marina tenía que proteger su retaguardia y permitir la zona de división y la zona de la zona de la zona.

En la mañana del 31, el 1.º y 3.º Batallones de Infantería de Marina de Corea del Sur (USMC) se lanzaron al ataque contra una modesta resistencia en la Cota 904 como primer objetivo. Las tropas se dieron tales problemas que el fuego enemigo, tanto las tropas enemigas como las tropas 'amigas' abandonadas por los anteriores ocupantes de las líneas. El 1.º Batallón del 7.º de Infantería de Marina de Kelly, a la derecha del avance de los infantes de marina coreanos, subió por las laderas de la Cota 701, que también resultó estar fuertemente defendida, y recibió un fuego intermitente de morteros y artillería. Los tres batallones de asalto aún estaban a 1.000 m de sus objetivos iniciales cuando la llegada de la noche les hizo detener sus movimientos.

Se lanzaron de nuevo a la mañana siguiente, el 2.º Batallón del CIMC se movió a través del 3.º Batallón del 1.º de Infantería de Marina para tomar la línea de cerco desde el norte, mientras que el 1.º Batallón del CIMC llegaba por el suroeste. Los infantes de marina estadounidenses consiguieron llevar una compañía a 200 m de la cima de la Cota 904 al amanecer. Su éxito fue muy efímero pues durante la noche los norcoreanos los expulsaron de la cota.

La mañana del 2 de septiembre, el 2.º Batallón del CIMC entró en acción. Espesaron a avanzar por detrás de un impresionante fuego preparatorio de artillería procedente de cinco batallones de artillería,

tres de ellos del Ejército norteamericano y dos del Cuerpo de Infantería norteamericano. Al amanecer, el recién llegado 2.º Batallón del CIMC estaba a dos kilómetros y medio de la cima de la Cota 1.008.

Durante todo el 1 de septiembre, el batallón de Kelly había mantenido su propia batalla en la Cota 702, aguantando frente a cuatro contraataques procedentes de la Cota 902. Kelly, tras recibir un último contraataque al amanecer, se retiró dos horas después y al mediodía del 2 de septiembre, ya había capturado la Cota 602. Los norcoreanos abandonaron de su postura dos efectuando tres contraataques más contra el acuartelamiento.

Al día siguiente, 3 de septiembre, mientras Kelly se acercaba en la Cota 602, los infantes de marina coreanos de Kim se lanzaron hacia la cresta de la Cota 1.000. Para tratar de disminuir el frente del CIMC, el 2.º Batallón del 7.º de Infantería de Marina fue trasladado a un sector que incluía la Cota 904 y a media mañana el CIMC había capturado la Cota 1.008. Reclamaron un contraataque aquella tarde y, al amanecer, la 1.ª División de Infantería de Marina se alzó nuevamente en el borde septentrional de la Península. El precio para los norteamericanos y sudcoreanos fue de 109 muertos en acción y 494 heridos.

La división se mantuvo estacionada en su posición durante seis días, mientras se recibían nuevas reservas de munición. Las líneas de frente estaban 80 km al norte de la zona base en Hwangchon, lo que creaba considerables dificultades logísticas. La carretera de dos carriles era buena hasta Inje, pero después se convertía en un estrecho camino de barro que se abría poco zigzagante por el valle de Soyong. El 1 de septiembre, 20 transportes de la Fuerza Aérea norteamericana que volaban desde Japón lanzaron en paracaídas municiones y raciones para el CIMC, pero por lo demás, el resto de los suministros llegaron en trenes de 'portlanderos' coreanos, de los que 180 o 250 trabajaban para cada batallón.

El plan de Nickerson era capturar el extremo oriental de Kanmubong y después avanzar por el cerro

Los norcoreanos no estuvieron ociosos durante aquella larga tregua de seis días. El reconocimiento aéreo mostró de nuevo movimientos de tropas hacia el sur y se supo por los prismáticos que la 1.ª División del II Cuerpo del EPC había llegado para relevar a la maltrecha 2.ª División del II Cuerpo.

A las 03:00 horas de la mañana del 9 de septiembre, el 7.º de Infantería de Marina de Nickerson lanzó un nuevo ataque con dos objetivos: las Cotas 673 y 740. El 1.º Batallón de Infantería de Marina, obtenido a partir de la reserva del X Cuerpo, tenía que prepararse para pasar a través del 7.º de Infantería de Marina y continuar el ataque contra la Cota 1.052.

Desde las líneas de salida en el cerro Yoke, el 7.º de Infantería de Marina tuvo que descender por un estrecho valle, cruzar un arroyo y después trepar por el cerro Kanmubong. Este cerro estaba dominado por las Cotas 812, 980 y 1.032. El plan de Nickerson era capturar el extremo oriental de Kanmubong y después 'recorrer el cerro'. Para llegar a aquella punta de Kanmubong, el teniente coronel B.T. Kelly y su 3.º Batallón tuvieron que capturar primero la Cota 660 situada directamente al norte de su posición en la Cota 602. La captura de la Cota 660 llevó todo un día de combate. A través del valle hacia el este, el 1.º Batallón del 7.º de Infantería de Marina, al mando del teniente coronel James G. Kelly, le encontró igualmente difícil al enfrentarse con la Cota 673.

Nickerson, con sus dos batallones de asalto movidos en problemas, ordenó a su batallón de reserva

Arriba: Un helicóptero ambulancia Bell HT-4. Abajo: Personal de vuelo y de tierra del VMF (N)-513 con dos de sus aviones, un Cessna 441 y un P-51 Mustang.

General Simmons (USMC)

Griffin, a través de una marcha acrobática por el valle que había sobre las dos colinas. Cuando amaneció el 12 de noviembre, Griffin llegó a las defensas norcoreanas en la cima de la Cota 573 por detrás mientras que el batallón de J.G. Kelly llegó atacando por el otro lado de la colina. El batallón de Griffin se dio entonces la vuelta y tomó una sección de la Cota 749. El 3.º Batallón de B.T. Kelly actuó con eficacia similar y llegó a la cima de su objetivo a media mañana.

Sin embargo, aún quedaba un punto fuerte de casamatas ocupadas por norcoreanos en la Cota 740 y el cerro que iba desde allí hasta la Cota 573, y no se podía pasar justo a sus posiciones. Se necesitarían tropas frescas para ocuparlos.

El 1.º de Infantería de Marina, ahora al mando del coronel Thomas J. Wortham, llegó para relevar el 7.º de Infantería de Marina la noche del 12 de noviembre. Al amanecer, los 2.º y 3.º Batallones habían releado al 3.º y 1.º Batallones de McClellan. El 1.º Batallón, a las órdenes del teniente coronel Franklin R. "Frankie" Nihari, tuvo que atacar para combenecerlo para relevar al 3.º Batallón del 2.º de Infantería de Marina y completar la captura de la Cota 749. Además de la obstinación de los norcoreanos, hubo problemas con la riqueza de suministros pues los portadores no podían mantener el ritmo de una batalla a gran escala. El VMO-6 del mayor David W. McFarland, con un puñado de helicópteros ligeros Bell, también tenía problemas con la cantidad de heridos que bogaban de las posiciones elevadas de las colinas. Por suerte, un escuadrón de helicópteros médicos de la Infantería de Marina, el HMC-161, al mando del teniente coronel George W. Herring, había llegado el último día de agosto con 15 Sikorsky HRS-1. Este helicóptero podía transportar 650 kg de carga del al nivel del mar lo que equivalía a una infantería de marina equipada para el combate.

El puente aéreo se inició avanzada la tarde y los helicópteros de Herring se abrieron paso por el valle

El 10 de noviembre, el HMC-161 se trasladó para compartir la pista X-83 con el VMO-6. El día 12, tras unos vuelos de orientación, Herring informó que su escuadrón estaba listo para su primera misión de combate. Se le ordenó transportar los suministros de un día al batallón de Nihari y recoger sus bajas. El 13 de noviembre, la operación "Windmill 7" ya estaba en marcha. El puente aéreo se inició avanzada la tarde y los helicópteros de Herring se abrieron paso por el valle. La artillería de la infantería de marina avanzó en zona de aterrizaje de la Cota 674 con éxito y, a las 18,30 horas, el primer HRS-1 soltó su red

de bombas y media, entregando tres toneladas de suministros, sobre todo munición, en lo que constituyó la primera misión de mantenimiento con helicópteros del mundo. Se evacuaron 74 heridos.

El 2.º Batallón del 1.º de Infantería de Marina de Nihari seguía luchando contra los norcoreanos atrapados en la Cota 749. Este obstáculo bloqueaba también el avance del teniente coronel Foster C. Trouty Laffue y de su 3.º Batallón del 1.º de Infantería de Marina, a la izquierda de Nihari. Hasta las 20.25 horas la unidad de Nihari no pudo relevar por completo a las dos compañías del 2.º Batallón del 7.º de Infantería de Marina de Griffin que quedaban atrapadas y esperando en la Cota 740.

El 1.º de Infantería de Marina de Wortham avanzó en la mañana siguiente con el 2.º y 3.º Batallones. Las casamatas fueron casi destruidas así a una. Ya había amanecido el día antes de que el batallón de Nihari, con el apoyo de la artillería pesada, pudiese avanzar 300 m en la Cota 749.

El día 16 el 5.º de Infantería de Marina, entonces al mando del coronel Richard C. Weeda, tenía que pasar a través del 3.º Batallón del 1.º de Infantería de Marina que, a su vez, debía relevar al 1.º Batallón del 1.º de Infantería de Marina. Este batallón no había estado en combate y ahora tenía que pasar a través del 2.º batallón para tomar el curso lateral que estaba al oeste de la Cota 612, era un trabajo demasiado complicado para un solo día. Sólo según lo planeado.

El 1.º Batallón del 1.º de Infantería de Marina, al mando del teniente coronel John C. O'Connell, pasó a través de las compañías fijas del 1.º Batallón a las 06.30 horas, se desplazó a su largo en la zona del curso lateral y, tras un duro día de combates sangrientos por la Cota 749 y sus cercanías.

Con ello terminaba la operación para el 1.º de Infantería de Marina. Ahora le tocaba el turno al 3.º de Infantería de Marina. Su primer relevo era la Cota 781. El 2.º Batallón del teniente coronel Houston "Tex" Sullivan tenía que asegurarse del principal esfuerzo. El 3.º Batallón, a las órdenes del teniente coronel Donald R. Kennedy, tenía que llegar por la izquierda

zona de sexta columna y malicia chamarrada, los infantes de marina avanzan junto a una casamata comunista destruida. Los norcoreanos y sus aliados chinos construyeron con rápidos puentes fuertes y sistemas de trincheras durante las distintas treguas de la guerra coreana, algo que las fuerzas de la ONU descubrieron trágicamente.

Entre los oficiales que servían en la 1.ª División de Infantería de Marina durante el asalto a la Península estaban oficiales de izquierda a derecha) el coronel Herman ("Herman el alemán") Nickerson, oficial al mando del 7.º de Infantería de Marina, el general de brigada William J. Whiting, comandante adjunto de división, el general David C. Thomas, general al mando, el coronel Victor H. Krisk, jefe de estado mayor, el coronel Thomas A. Wortham, sucesor del coronel Wilbert K. "Bigfoot" Brown como oficial al mando del 1.º de Infantería de Marina, y el coronel Richard C. Weeda, comandante del 5.º de Infantería de Marina.

General Wortham (USMC)



de Stiff, listo para tomar la Cota 980 en el momento en que se le ordenara.

Tras Stiff partió de nuevo a la mañana siguiente y corrió a los norcoreanos mientras desayunaban. Se hizo un gran avance al principio a lo largo de la línea del cerro hasta la Cota 812 y, después, el extremo sural del batallón fue sometido a un intenso tiroteo de fuego cruzado. Stiff envió una compañía por delante y otra por el flanco, lo que le aseguró la Cota 812. Tras una breve pausa, continuó hacia la Cota 980. No obstante, el jefe de su regimiento, el coronel Weede, cedió a Stiff y a Kennedy que aguardasen donde estaban pues se pensaba que, aunque se capturase la Cota 980, resultaría insostenible mientras el EPC mantuviese en su poder la Cota 1 068.

Durante varios días, el fuego enemigo procedente de las Cotas 980 y 1 062 siguió cayendo sobre el batallón de Stiff. Tenía ya pocos suministros para atrincherarse de forma adecuada, y por ello se inició la operación "Windmill II". El 18 de septiembre, diez de los HRS-1 de Herring transportaron cinco toneladas de sacos de arena, alfileres de espino y minas, pero todo ello no impidió que el batallón de Stiff sufriese numerosas bajas el 19 de septiembre. Aquel día, el 1.º Batallón del 5.º de Infantería de Marina del teniente coronel William P. Alston se desplazó por el flanco derecho de Stiff para proporcionar a la división una sólida línea defensiva que se extendía unos tres kiló-

metros hacia el oeste, cam hasta el río Soyang. Los norcoreanos intentaron expulsar a Stiff de la Cota 812 antes del amanecer del día 20 sin conseguirlo. Esta acción marcó el episodio final de las batallas de los infantes de marina por la Fonchera.

Tras un período de tres semanas de intensos combates, la 1.ª División de Infantería de Marina mantenía ya un sólido frente. El 1.º Regimiento del CIMC, en el flanco izquierdo, patrullaba vigorosamente hacia el norte. El 5.º Regimiento de Infantería de Marina mantenía un amplio sector en el centro de la línea. El 1.º Regimiento de Infantería de Marina estaba al este y se extendía hasta los límites del cuerpo, mientras que el 7.º de Infantería de Marina estaba de reserva en Wonjong-ni.

En todo el frente, la ofensiva de la ONU había sido fructífera. A mediados de octubre, los comunistas volvieron a la mesa de conferencias y, mientras intentaban ganar allí lo que no habían conseguido ganar en el campo de batalla, comenzó una estática y empalagosa guerra de posiciones, similar a la guerra de trincheras de la Primera Guerra Mundial. La guerra de maniobras ya había terminado para los infantes de marina. Para la 1.ª División de Infantería de Marina, el siguiente gran combate no tendría lugar hasta casi un año después, cuando algunas unidades de la división marcharon contra la Cota 132, una posición fortificada china, más conocida como "Cota Banquet".



General Simmons (USMC)

General Simmons (USMC)



**NO NOS
RENDIMOS**



Con determinación, un pequeño grupo de comandos australianos causó estragos entre las fuerzas japonesas acantonadas en la isla de Timor.

Durante la Segunda Guerra Mundial, ocho unidades de comandos australianos fueron adiestradas en Nueva Gales del Sur por los capitanes británicos Michael Claverly y J. Spencer Chapman, oficiales del Ejército de la 104.ª Brigada. Estas Compañías de "Compañías Independientes" fueron enviadas al principio para operar en el norte de África. Sin embargo, a finales de 1941, con las fuerzas japonesas a punto de atacar por el sur, se decidió desplegar las recién formadas compañías de comandos en las islas del Pacífico. Al retroceder y retirarse rápidamente de las fuerzas japonesas, los miembros de los comandos australianos murieron o fueron capturados con la excepción de una decena de hombres.

Timor, una isla montañosa de 400 km de largo y 100 km de ancho, tenía una población de unos 800.000 personas. En el caso de encontrarse la Timor holandesa entre las Indias Holandesas Orientales, y en el resto, las colonias portuguesas que incluían su territorio. La capital, administrada holandesa era Kupang, mientras que la de la colonia portuguesa era Dili. Tanto que ambas ciudades tenían un aeropuerto y un aeropuerto, había que las fuerzas japonesas llegaron a Timor como una base avanzada desde la que poder atacar Darwin e incluso de 850 km en el Territorio Norte de Australia.

Al mando del mayor (comandante) Spence, los 387 oficiales y hombres de la 2/2.ª Compañía (Independiente) australianos fueron a Kupang, en el extremo occidental de Timor, el 16 de diciembre de 1941. El

2/2.ª COMPAÑÍA (INDEPENDIENTE)

Se reclutó un total de 60 oficiales y suboficiales en Australia Occidental con la idea de que formaran una unidad totalmente australiana occidental. Se les proporcionó muy poca información sobre sus probables funciones, sólo que actuarían en un "servicio especial". Al llegar a su campamento de entrenamiento del Promontorio Wilson, en el extremo meridional de Nueva Gales del Sur, los oficiales y suboficiales fueron separados en grupos distintos para un intensivo programa de entrenamiento de seis semanas que se centró sobre todo en la demolición, trampas, mantenimiento de campaña, empleo de armas y transmisiones. Al finalizar el curso, se seleccionaron los oficiales y suboficiales de la 2/2.ª Compañía (Independiente). Entre

hombres asumieron luego la responsabilidad de crear la clase de tropa de la compañía. También contaron con tropas especializadas, que incluían ingenieros zapadores y de transmisiones.

Una vez formada la compañía, los reclutas siguieron un programa de adiestramiento cuyos objetivos eran conseguir una buena preparación física, una rigida disciplina y una moral alta como máximas prioridades. La compañía se entrenó en terrenos salvajes y remotos.

Los hombres también fueron instruidos en el valor de crear y mantener una red de contactos con la población local. Ya que la compañía lucharía sin suministros regulares y en una zona donde la actitud de la población nativa y colonial era un factor desconocido, la instalación de esta red resultaba crucial para sus posibilidades de llevar a cabo sus funciones.

estragos japoneses sobre Dili. Pronto se había producido cuando las tropas y las unidades de la 2/2.ª Compañía, a las órdenes del teniente coronel W.W. Logan, las defensas de la isla se incrementaron con unos 2.000 hombres, que comprendían el 2/2.ª Compañía, de la 104.ª Brigada, el 2/2.ª Compañía y 20 soldados del Regimiento de las Indias Holandesas Orientales (RINHO), al mando del teniente coronel L. van Straaten.

El 12 de diciembre, una fuerza compuesta de soldados del RINHO y equipos navegaban junto a la costa norte de Timor y desembarcaron en Dili sin encontrar ninguna resistencia por parte de la administración colonial portuguesa. Mientras los soldados holandeses ocupaban el municipio, la 2/2.ª Compañía desplegó una sección al mando del teniente McKinnon para asegurar el abastecimiento. La compañía finalmente se retiró a un campamento en la colina que quedaba al sur de Dili un campamento que incluía el que la 2/2.ª Compañía se comunicasen con el terreno que iba a ser su "zona de batalla". Tras embalar armamentos, municiones, alimentos, herramientas, los hombres de la 2/2.ª Compañía trabajaron en la mejora de áreas y elaboraron murallas de "fosa de protección" en caso de un ataque japonés. La zona grande y la zona pequeña empezaron a hacer "fosa de batalla" hasta el caso grave. A la vez, para los hombres se habían acantonado para protegerse en las montañas cercanas. Así, administraron un procedimiento de descenso durante un ataque de malaria, naturalmente, pero al día y habían sido todos de la compañía el día del día.

El 19 de febrero de 1942, las fuerzas japonesas

Superior izquierda, de izquierda a derecha: El teniente coronel Spence, el teniente Smyth, el comandante Callinan y el capitán Boyland. En busca de información desde uno de los muchos puestos de observación (arriba, izquierda), el escuadrón Smith patrulla a través de las colinas de Timor (izquierda),



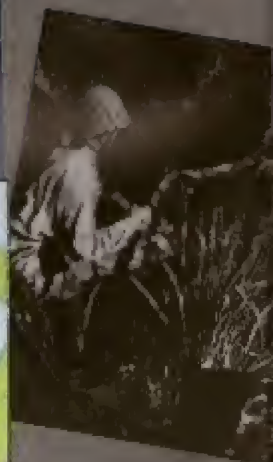
Batalla de Timor

2/2 • Compañía Independiente,
1942-43



divertaron Darwin. La misma noche, los buques de guerra de la Armada Imperial bombardearon Dili antes de desembarcar tropas en las playas de la Timor portuguesa. Las tropas enemigas se dirigieron directamente hacia el aeródromo, donde la sección de McKenzie había terminado de instalar cargas de demolición. Las tropas de ametralladoras Bran y los comandos armados con subfusiles Thumpers derrocaron temporalmente su avance, pero la radio dejó de funcionar y la sección quedó aislada. Tras garabatear un mensaje procedente de McKenzie, el capitán de primera Doyle montó en una bicicleta y salió velozmente por las puertas del aeródromo, donde los japoneses se estaban reagrupando para otro ataque. Los soldados enemigos quedaron tan sorprendidos por la audacia de Doyle que no dispararon un solo tiro. Doyle siguió pedaleando hasta Dili, donde contactó con el capitán Bernard Callinan, el segundo al mando de la compañía y le informó sobre la situación.

En el aeródromo, el perímetro defensivo de McKenzie se mantenía firme. El cabo Curtin miró a cuatro soldados enemigos con su binoculares cuando intentaban cruzar una zanja al borde del aeródromo. Cuando el amanecer reveló el verdadero tamaño de la fuerza de McKenzie, los soldados japoneses empezaron a reagruparse para un último ataque. El coman-



Atsabe se vieron obligados a retirarse tras la llegada de un gran número de soldados japoneses desarmados por los comandos australianos y neerlandeses.



dante de sección decidió adelantarse volando al aeródromo y realizando una retirada en combate. El ataque de tres comandos con subfusiles sorprendió a los japoneses lo suficiente como para que el resto de la sección escapase tras detonar las cargas de demolición. Cuando el último comando hubo subido, 200 cuerpos japoneses quedaron desperdigados en los alrededores del aeródromo.

Unos 1.000 soldados enemigos habían desembarcado en la primera oleada y poco después siguieron tres oleadas más. La fuerza del RNEIA hizo un intento de retirada hacia la Timor holandesa, pero se desistió ante el ataque japonés. La 2/2ª Compañía siguió patrullando al oeste y suroeste de Dili hasta que se vio obligada a retirarse. Las bajas fueron pocas: dos muertos y un tercero capturado. Sin embargo, cuando capturaron a 16 comanches que se dirigían a Dili todos, excepto uno, fueron ejecutados en el sitio. Las comunicaciones entre las tres secciones —dispersas entre Dili y Atsabe, entre 50 km al sur— eran precarias. El último mensaje recibido desde Darwin fue que la ciudad estaba siendo asediada. Los comandos se preguntaron si Australia también habría sido invadida, pero su enlace radiofónico con Darwin quedó cortado y no hubo manera de saberlo con seguridad. Decidieron seguir combatiendo el tipo de guerra para la que se habían entrenado. En palabras de Callinan, "era un caso de defensa silenciosa".

Se envió una patrulla a la Timor holandesa pero sólo confirmó los puentes sospechosos de la compañía respecto a la "Fuerza Corrión". Apoyada por cursos de combate ligeros, una fuerza de 5.000 soldados japoneses habían llegado a la costa cerca de Kupang.

Los comandos aumentaron su movilidad al utilizar porteadores timorenses o postes de carga para ayudar en el transporte de la munición y equipo (izquierda). Cuando empezaba la acción, el porteador entregaba al comando sus armas y luego desaparecía en la maleza. Extremo izquierdo: los oficiales de la 2/2ª Compañía Independiente. En primer término, el capitán Rolf Baldwin, el comandante Bernard Callinan (leyendo una revista) y el capitán E. Hennessy. El capitán G.R. Dunkley y el comandante G.C. Luciflaw pueden verse a la izquierda en esta fotografía. Arriba: El enemigo no pudo doblegar el espíritu de equipo de los comandos.

Otros 10.000 soldados habían desembarcado en los días siguientes. Tres cuatro días y noches de combate continuo, la fuerza de Leggart, se había rendido. Muchos de los soldados australianos y holandeses, sin embargo, habían escapado de las garras de los japoneses y marcharon a las colinas hacia la Timor portuguesa y la Compañía Independiente.

Los comandos enviaron a Ross de vuelta al comandante enemigo en Dili con su mensaje: no nos rendimos

El cónsul australiano en Dili, David Ross, fue escoltado hacia las colinas por soldados japoneses y liberado. Tenía instrucciones de localizar a los comandos, informarles de que había terminado el combate en Timor y pedirles la rendición. Ross entregó el mensaje pero también proporcionó a la compañía toda la información que sabía sobre la fuerza y despliegue de los japoneses. Mientras engañaban a los japoneses con la historia de que formaban parte de una unidad especial que no se había rendido, los comandos enviaron a Ross de vuelta al comandante enemigo en Dili con su mensaje: no nos rendimos.

El cuartel general de la compañía se instaló en Atsabe, una zona de terrenos difíciles unos 60 km al sur de Dili, y los tres comandos de sección —los capitanes Rolf Baldwin, G. Luciflaw y G. Boydland— dominaron sus unidades a mantener una serie de aldeas y áreas que abarcaban 100 km desde la frontera indo-indonesia al oeste, hasta un alto cerro que dominaba Dili al este.

Una patrulla de reconocimiento en el suroeste de la Timor portuguesa localizó al general Vasile, un oficial de alto rango que había llegado a Kupang para tomar el mando de la Fuerza Corrión poco antes de la invasión japonesa. Vasile había escapado de la Timor holandesa y cruzado la frontera, acompañado por unos 200 soldados australianos del 2/40º Batallón de Infantería. Además, el coronel van Straaten había reunido unos 130 soldados del RNEIA. En una reunión entre van Straaten, Vasile y Spence, se decidió que la infantería holandesa y australianas vigilaría la frontera frente a ataques procedentes del oeste, mientras que los comandos centrarían sus esfuerzos en los japoneses de la Timor portuguesa.

El enemigo empezó a salir gradualmente de Dili, ocupando aldeas municipales y puestos administrativos portugueses. Tras dejar una guarnición de 300 hombres en Ermera, 40 km al sudoeste de Dili, los japoneses siguieron buscando a su presa en dirección al municipio de Lete-Fato, donde los ejércitos de la fuerza de comandos. Con el cuartel general de la compañía y las bases de las secciones amenazadas, los comandos atacaron por los flancos y la retaguardia de la columna enemiga. Al terminar abril, los japoneses habían retrocedido a Ermera.

Las pérdidas en combate de la compañía fueron increíblemente bajas, tan sólo 26 hombres

A comienzos de mayo, con los japoneses poco días puestos a marcharse de Dili y Ermera, la compañía se acercó más. Formaron un arco defensivo de 100 km de largo en torno a la zona y lo ocuparon con 300 soldados. Esta fuerza comprendía a los comandos y a los soldados neerlandeses y holandeses más preparados, entrenados en la guerra de jungla en un campamento de adiestramiento al mando de uno de los mejores cabos de la Compañía Independiente. Este entrenamiento, completado con los servicios del capitán Dundley, oficial médico de la compañía, resultó en la formación de una cuarta sección.

En su enfrentamiento con los japoneses, los comandos continuaron incurriendo en *hit-and-run* en carreteras y puentes, atacando convoyes y disparando contra grupos de relevo o refuerzo. En una ocasión, tres comandos se escondieron a 100 m de un puesto de observación enemigo durante dos días mientras vigilaban las actividades rutinarias. Atacaron a la hora del desayuno del tercer día y mataron a doce soldados japoneses antes de desaparecer en la maleza. Aunque la mayoría de estas incursiones eran a pequeña escala, el aumento de las bajas japonesas pronto empezó a surtir efecto en la moral del enemigo. Se efectuaron recompensas por las cabezas de los caídos y los japoneses trajeron un experto en lucha antiguerrilla de Malasia. Apodado por los comandos el "Agre de Singapur", el comandante japonés no vivió mucho tiempo. Sólo unas semanas después de su llegada a Timor, cayó en una emboscada de los comandos y pereció junto a 25 soldados enemigos.

El 15 de mayo, el capitán Leadlaw y 20 comandos se infiltraron en Dili con la protección de la seguridad. Al pasar junto a un emplazamiento de artillería, uno de los soldados japoneses intentó iniciar una conversación con Leadlaw. Incapaz de responderle en japonés, Leadlaw le disparó desde unos tres metros. Siguiendo su ejemplo, los comandos tomaron el emplazamiento y abrieron fuego sobre las filas de los japoneses mientras estos salían corriendo de las edificaciones por todos lados. Antes de que el enemigo pudiera organizarse, los comandos desaparecieron tranquilamente en la oscuridad.

Al intrusar mayo, un avión Catalina llegó de Darwin con los tan necesitados suministros: comida, botas, monedas para pagar a los nativos, quina para combatir la malaria y municiones. Se fue no sin evacuar algunos de los enfermos y heridos junto con el general Vesile y el coronel van Straaten. El mayor Spencer, por tanto, fue ascendido a teniente coronel y recibió el mando de todos los soldados australianos y del RNZAF, y el recién ascendido mayor Callman recibió el mando de la Compañía Independiente. En palabras del mayor Callman, la guerra ya estaba ahora "abrumadoramente organizada", con comunicaciones por radio firmemente establecidas entre las cuatro secciones

de la compañía y atacando al enemigo por todos los lugares posibles.

Sin embargo, en el mes de junio comenzaron a percibir señales de una creciente actividad japonesa. David Ross fue enviado de nuevo en busca de los comandos, con instrucciones de ofrecerles un adecuado tratamiento de prisioneros de guerra si se rendían. El comandante japonés informó a Ross de que, según sus lecturas de la guerra de los boers y su experiencia de combate en Manchuria, creía que se necesitaba un mínimo de diez soldados regulares para eliminar a un guerrillero. Si los comandos se negaban a rendirse, amenazaba con utilizar todas las fuerzas necesarias para aniquilarlos. Ross entregó el mensaje, pero este no interesó al teniente coronel Spencer que invitó a Ross a quedarse con ellos. El coronel aceptó la oferta y, más tarde, fue evacuado a Australia. A lo largo de todo el mes de julio de 1942, el cuartel general de Spencer en Mape, 15 km al sur de Atsobe, recibió informes sobre los movimientos japoneses que llegaban a Dili y Kupang. Fracasaron varias incursiones destinadas a expulsar al enemigo de Dili y cada vez se hizo más evidente que el comandante japonés reforzaba sus tropas y se preparaba para cumplir su amenaza.

A comienzos de agosto, bombarderos japoneses y cazas Zero iniciaron misiones de bombardeo y ametrallamiento sobre las aldeas y municipios al sur de Dili. Tanto Mape como Bobonaro, el cuartel general de la 2/2ª Compañía Independiente, fueron alcanzados. Pocos días más tarde, dos columnas de 500 hombres salieron de Dili. Se informó que otras dos columnas avanzaban hacia el este desde la Timor holandesa. Los japoneses pretendían controlar a los comandos. En el sector occidental, los japoneses utilizaron nativos timorenses de la Timor holandesa como pantalla a su avance. Mientras se desplazaban de aldeas en aldeas, estos nativos incitaban a sus parientes de la colonia portuguesa a permitir el paso de los japoneses. Poco a poco, el cerco enemigo se hizo más rígido. En lugar de retirarse hacia las difíciles regiones del este, Spencer decidió tentar un contrataque. Se elaboraron rápidamente los planes pero una bengala verde iluminó el cielo nocturno doce horas antes de entrar en acción: los hombres se prepararon para lo que esperaban sería una ofensiva enemiga a gran escala. Las patrullas de reconocimiento informaron de modo incierto que no había señal de un ataque inminente. Cuando amaneció, advirtieron que los japoneses se habían retirado tan apenas creer este golpe de suerte, los comandos siguieron a las columnas enemigas todo el camino de regreso a Dili, hostigándolas todo lo posible.

En septiembre, la 48ª División japonesa, compuesta por veteranos de las campañas de Filipinas y Java, llegó a la Timor holandesa y rápidamente envió una fuerza a la Timor portuguesa. El 21 de septiembre, una fuerza de 400 soldados enemigos que había ocupado el pueblo de Manibese, 8 km al oeste de Atsobe



El tema común de todo el entrenamiento de los comandos era la vida cerca del peligro y la realización de incursiones de largo alcance tras las líneas enemigas. En el difícil terreno de Timor se puso a prueba este entrenamiento. Las transmisiones por radio (derecha), resultaron malas por la escasez de equipo en los momentos críticos pero luego se instalaron firmemente una vez que un equipo de comandos consiguió, a finales de abril de 1942, un transmisor intacto en la oficina de la *Quinta Empire Airways* en Dili. Arriba: Comandos de la 2/2ª Compañía trabajan contacto con los ancianos de una tribu en una aldea de la Timor portuguesa. Estas aldeas resultaron ser el escondite más seguro para la munición y suministros de los comandos. Abajo: Un grupo de "irregulars" timorenses.





UN CONTACTO CON AUSTRALIA

A la liberación de la 2/4.^a Compañía (Independiente) en Timor se añadió el poco imaginable de los comandos lejos de sus hogares, los hombres estaban decididos a restablecer el contacto por radio con Australia.

El especialista en transmisiones Loveless, con la ayuda de otros comandos y un oficial portugués, consiguió recoger suficientes piezas de repuesto para construir un rudimentario transmisor de radio. Mientras

trabajaban incansablemente para completar su misión, los hombres construyeron el refugio en el cuartel general de la compañía; el aparato terminado ocupaba un espacio de tres metros cuadrados. Conectados con cables robados a coches y vehículos japoneses, los componentes estaban desperdigados por el suelo de la cubeta y sobre una multitud de pequeños bancos. Las baterías del transmisor eran cargadas por un generador que, a su vez, era movido por una cuerda atada a varias ruedas. Una de ellas tenía un mango para ponerlas en movimiento gracias al esfuerzo de hasta cuatro ayudantes timorenses. El 20

de abril, el primitivo transmisor envió una débil señal que fue recogida en Darwin. Sin embargo, las baterías se agotaron antes de poder emitir ningún mensaje detallado.

El técnico Loveless intentó comunicar de nuevo a la noche siguiente utilizando una prioridad reservada a los comandantes en jefe de los servicios. Loveless y sus compañeros se alegraron al oír todas las estaciones cercanas mientras se emitía su mensaje. Finalmente, éste fue captado. Australia

sapó por fin que la compañía estaba viva y combatiendo en Timor. El parte de la Oficina de Guerra que pedía "perdidos, posiblemente muertos o capturados" ya se podía corregir. Antes de terminar, los comandos sobornaron suministros médicos y nuevas baterías para la radio. Todo fue enviado por vía aérea a la Timor portuguesa unos días más tarde.

intentaba penetrar tierra adentro. Llegados al principio por las oscuridades, finalmente, una columna de 300 hombres comenzó a avanzar, obligando a los comandos a retirarse. Dos días más tarde, el capitán Dexter y sus hombres estaban desguazando en un puesto administrativo portugués cuando sonó el teléfono. Era el comandante local japonés informando a Dexter de que venía a destruirlo. Dexter agradeció educadamente la información a su adversario y, poco después, realizó una emboscada letal que obligó a los japoneses a retirarse a Maubesse. Entre tanto, la 2/4.^a Compañía Independiente desembarcó en Betano en la costa meridional de la Timor portuguesa, y procedió a reunirse a la unidad de Cellim. Sin embargo, los japoneses descubrieron el desembarco y reaccionaron con rapidez a fin de contener esta nueva amenaza.



Incapaz de responderle en japonés, Laidlaw le disparó desde una distancia de tres metros

El 21 de noviembre, 2.000 soldados empujados hacia el Dó y avanzaban hacia Betano. Las emboscadas hicieron su marcha terriblemente costosa en bajas, pero no se les podía detener. Mientras avanzaba en las afueras donde se sabía operaban los comandos, el enemigo inició a grandes cantidades de nativos a volar contra los australianos. Sin embargo, de modo inexplicable, los japoneses se retiraron a Maubesse.

Al finalizar noviembre, las reservas de alimentos habían disminuido rápidamente y la malaria comenzó a estragar en las filas de los comandos; la 2/2.^a Compañía se acercaba al límite de su resistencia. Los hombres habían estado en acción continua durante nueve meses, en condiciones de gran falta física y mental. El teniente coronel Spence, por ello, recomendó al cuartel general de la Fuerza Norte en Darwin que se evacuasen a la compañía. Finalmente, entre el 11 y el 19 de diciembre de 1943, la 3/6.^a Compañía y sus agregados se retiraron.

La humedad de la 2/2.^a Compañía en 1943 obligó a los japoneses a desperdiciar una división de sus tro-

pas en Timor en una fecha en que el combate por Nueva Guinea y Guadalcanal se encontraba en su momento más intenso. Las pérdidas en combate de la compañía fueron pocas -sólo un total de 26- mientras que las de los japoneses ascendieron a 1.000. Tras la evacuación, el teniente general Thomas Blamey, comandante de las Fuerzas terrestres aliadas en el sudoeste del Pacífico y comandante en jefe del Ejército australiano, envió el siguiente mensaje a los jefes de los "irregulares" de Timor:

"Por favor, acepten en nombre de ustedes mismos y de los hombres bajo su mando mis felicitaciones y mi aprecio por el magnífico trabajo que han cumplido su misión en Timor. Mediante sus acciones, se han ganado la gratitud y admiración de todos los australianos".

El Servicio Aéreo Especial (SAS) se compone de tres regimientos: los regulares, el 22 SAS y dos regimientos del Ejército Territorial (TA), denominados 21 y 23. Cada uno de los tres regimientos comprende cuatro escuadrones. Los escuadrones SAS se subdividen en secciones que, a su vez, consisten en varios equipos patrulla de cuatro hombres. Sin embargo, en el regimiento regular, el tamaño y organización de las secciones varía según la función especializada a que están destinados. El 22 SAS dispone también de un quinto escuadrón, compuesto por reservistas de los que se puede obtener personal especializado para misiones particulares. Además, un escuadrón de transmissions del SAS regular cubre las necesidades del 22 SAS, mientras que un escuadrón de transmissions del TA apoya a los dos regimientos territoriales.

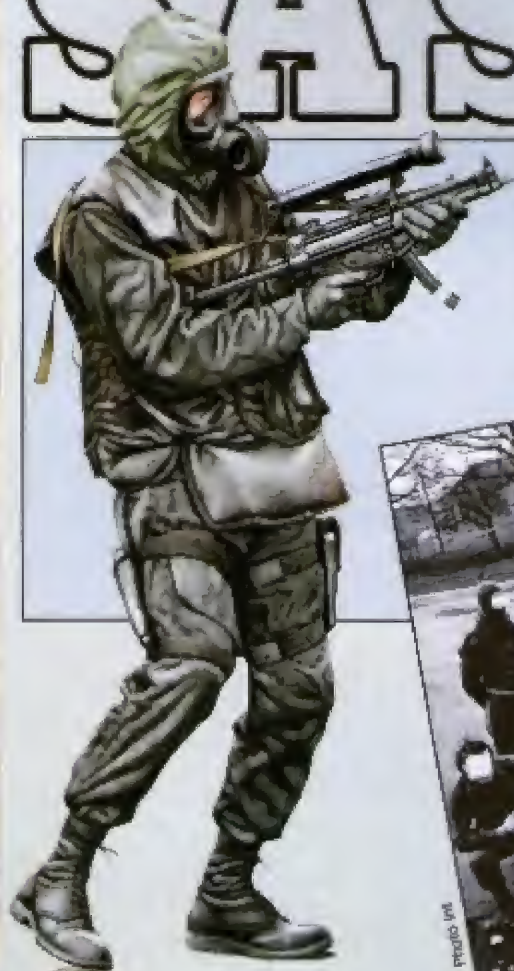
El SAS de hoy día es una pequeña organización finamente estructurada, con más acento en la calidad que en la cantidad. Para conseguir el nivel de preparación y las cualidades necesarias para ser peligrosos y, a menudo, impresionantes misióes, el proceso de selección y entrenamiento es necesariamente despiadado y duro en extremo. Se desarrollan al máximo las capacidades físicas, intelectuales y técnicas, además de la iniciativa y la habilidad para improvisar durante una crisis. También se realizan ejercicios altamente realistas para familiarizar a los soldados del SAS con todas las situaciones terroristas imaginables. Sin embargo, aunque la prensa popular tiende a centrarse en las "heroicidades" de los asaltos y asedios, no se debe olvidar que su función estratégica -incursiones, obtención de información y sabotaje- es a menudo igualmente exigente e importante, incluso a pesar de que no parezca fascinante a los ojos del gran público.



Photo Int

SAS

Arriba: La famosa "Puma", uno de los vehículos de combate especializados a disposición del SAS.



Soldado del 22 SAS, años ochenta

Este soldado lleva un equipo de guerra contrarrevolucionaria: mano negra, chaleco antibal y un respirador S6 con casaca. El armamento consiste en un subfusil H&K MP40 y una pistola HP Browning de 9 mil sujeta al muelle derecho. En la pierna izquierda lleva tres cargadores de reserva para el MP40.

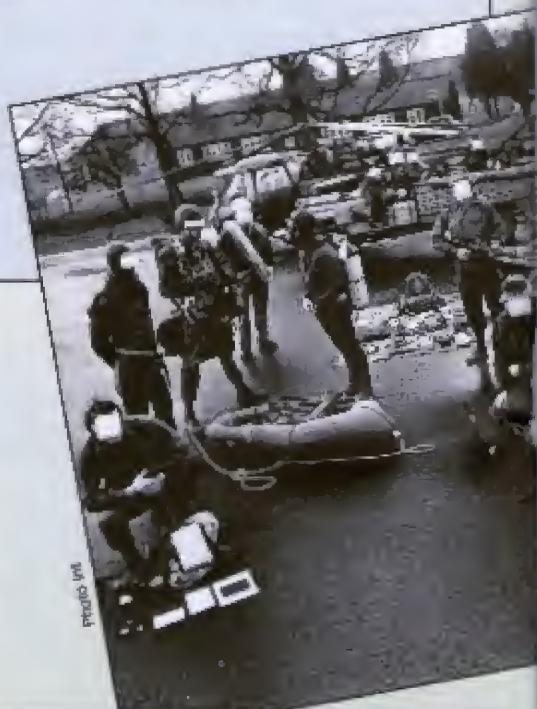


Photo Int

Considerados los soldados más expertos del mundo en la lucha antiterrorista, los SAS desempeñan una gran variedad de funciones especializadas: desde vigilancia clandestina hasta rescate de rehenes.

En los años posteriores a la Segunda Guerra Mundial, la principal función del Servicio Aéreo Especial (SAS, por *Special Air Service*) consistió en la lucha antipartidista en antiguas posesiones coloniales británicas como Malasia, Arabia del Sur y Siam. No obstante, desde entonces su función ha cambiado y en la actualidad se enfrentan a un problema más acuciante: la amenaza del terrorismo internacional. El SAS ha tenido que adaptar sus técnicas para combatir a un nuevo enemigo en los lugares donde éste pueda atacar. La guerra contrarrevolucionaria, como a veces se denomina a la lucha contra el terrorismo y la insurgencia, se ha convertido en uno de los aspectos más importantes del trabajo del SAS y hoy se considera a este regimiento como el principal exponente de las técnicas de asalto, asedio y rescate de rehenes.

El SAS es uno de los cuerpos más reducidos del Ejército británico pero su profesionalidad y fidelidad a los principios originales de su fundador, David Stirling, han producido resultados asombrosos. Stirling basó en el aprovechamiento del terreno, sorpresa, el engaño y la acción profesional: también el SAS triunfa en esos puntos hoy día. La calidad siempre ha sido el lema. Esta calidad ha quedado demostrada, por ejemplo, en los trabajos pioneros realizados por el SAS en el salto en paracaídas en eslovaquia y, más concretamente, en una destacada hazaña durante un

Abajo, izquierda: Exhibición de equipo. Los soldados del SAS están equipados para la guerra submarina, «retrotransportada», anfibia, de montaña, urbana, ártica, en el desierto y la jungla. **Derecha:** Un esquiador del SAS. Los SAS no utilizan correas para el fusil pero este soldado ha improvisado una con un trozo de cuerda.



COMANDOS PARA TODO

ejercicio de entrenamiento. El sujeto Reeves descendió por el cable de apertura automática del paracaídas de su alumnado que había quedado enganchado en la cola del avión y lo cortó, liberando al hombre. El se dejó caer con el alumnado, logró salir el paracaídas de reserva del alumnado y después, con el tiempo justo, abrió su propio paracaídas.

A mediados de los sesenta, el entonces oficial en jefe del 22 SAS, el coronel Wingate Goss señaló que, cualquiera que fuese la operación que tuviese el Ejército británico entre manos (sustentando, guerra limitada o guerra generalizada), siempre había un papel importante para el SAS, simplemente a causa de sus especiales habilidades. Este argumento es corroborado por los sucesos de Dobo, en la zona del Norte, en la embajada iraní en Prince's Gate y en el Atlántico Sur.

La subunidad del SAS se compone de cuatro hombres, y el regimiento está formado en su totalidad por numerosos escuadrones, dividido cada uno en secciones. Cada una lleva dentro de estos pequeños grupos autónomos de cuatro hombres. Cada hombre puede conducir, nadar o lanzarse en paracaídas. Todos poseen las habilidades básicas de la supervivencia en combate: la lucha cuerpo a cuerpo, la resistencia a los interrogatorios y el conocimiento de las armas, incluidos los modelos extranjeros. Según las posibilidades, todos son adiestrados en el manejo de la radio, explosivos, técnicas de traducción y medicina. Además, muchos SAS hablan los idiomas de las regiones en las que, probablemente, deben operar: por ejemplo, árabe, francés, alemán y suahili.

Por encima de todas estas capacidades individua-

les, los escuadrones en sí, gracias al especial entrenamiento o la experiencia, están dispuestos para su despliegue en contextos de condiciones extremas, tales como el desierto, la montaña o la nieve. El salto en caída libre o la capacidad para la guerra anfibia aumentan su versatilidad. Pero si siquiera esto constituye el límite de su adiestramiento también se pueden realizar misiones de la Gran Espectra, de guerrillas, sabotaje aéreo y escuela de paracaidistas. Por ejemplo, se informó que el Grupo de Guerra (Contrarrevolucionaria) (como es conocido en la prensa) participó en los preparativos de la boda de SAR, el príncipe Andrés y miss Sarah Ferguson en julio de 1988. Más aún, y esto es más significativo, el regimiento es capaz de llevar a cabo de forma simultánea varias operaciones independientemente unas de otras en todo el mundo, con la ventaja adicional de unas comunicaciones seguras.

Además, el 22 SAS es capaz de realizar operaciones especiales de muchos tipos: vigilancia, espionaje, antiguerrilla, ofensivas clandestinas y misiones de incursión, sabotajes, etcétera, en todo tipo de regiones y condiciones. Cuando en los años setenta se puso en marcha la guerra secreta contra el terrorismo internacional, el regimiento estaba listo para enfrentarse a este nuevo desafío.

El hecho de que ya estuviesen preparados hace mucho que ver con la capacidad de previsión de los comandantes del SAS a finales de los sesenta. Fue entonces cuando pensaron en la posible necesidad de reagrupar militarmente al MIB (responsable de la seguridad en Gran Bretaña) o al MIB (conocido a veces como Servicio Secreto o Servicio Secreto de



información). No obstante, no podían hacerlo a menos que dispusieran de una adecuada información actualizada, además de una más estrecha colaboración entre los servicios secretos y militares. Los responsables de cierto tipo de asuntos de seguridad y espionaje en Gran Bretaña reconocieron de forma progresiva que el SAS podía proporcionar el seguimiento armado de los MI6 y MI8 y que se podía recurrir a él en Gran Bretaña o en ultramar, si era necesario.

El gobierno británico cuenta con un comodín antiterrorista, listo para actuar cuando se le ordene

Por ejemplo, el regimiento no se asustó ante la noticia de la presencia de bombas a bordo del transatlántico *Queen Elizabeth 2* se envió inmediatamente en paracaídas a un experto en explosivos del SAS en una operación de "salto sobre mojado" en medio del Atlántico con dos hombres del Escuadrón Especial de Botes (SEB) y un capitán del Ejército. Como destacado oficial del SAS en la Segunda Guerra Mundial, el coronel Brian Fyfeles informó "la posterior búsqueda en el buque reveló la existencia de bombas, pero los hombres destruyeron de un lapso crucial y la inmediata desaparición de los pasajeros".

En 1977, un avión de Lufthansa fue secuestrado poco después de despegar de Mallorca y, tras cuatro días sobrevolando el golfo y el Mediterráneo, el avión aterizó en la capital somalí de Mogadiscio. El secuestro era un ejemplo clásico de terrorismo internacional en el que un grupo de palestinos actuó en nombre de la Denda alemana occidental Baader-Meinhof. Más aún, como señaló Tony Getaghty: "se abrió una nueva fase en la cooperación europea contra el terrorismo mediante el empleo de la diplomacia británica y los especialistas del SAS". Dos SAS asesoraron y ayuda-

ron al grupo terrorista alemán OSOR anclado a Mogadiscio para rescatar a los pasajeros retenidos por los palestinos somalíes. De hecho, se emplearon dos granadas de ammolimento proporcionadas por los asesores del SAS como preludio del asalto al avión y gracias a ellas los comandos del GSG9 consiguieron el tiempo suficiente, apenas unos pocos segundos, en los que los terroristas palestinos fueron incapaces de actuar, para matar a tres de ellos y herir y desarmar al cuarto. La velocidad, la guardia y la sorpresa consiguieron su objetivo.

Tal cooperación con otras fuerzas antiterroristas europeas se han convertido en parte esencial de la firme postura occidental frente al terrorismo. Los SAS han participado en la preparación del Grupo Especial de Operaciones (GEO) español, y ha ayudado a los italianos a formar una unidad similar, el Núcleo Operativo Central de Seguridad (NOCES). Esta preparación ha resultado de un valor inestimable para ambas fuerzas. Los españoles rescataron con éxito más de 300 rehenes durante el año de una ofensiva del banco Central en Barcelona en 1981, y el NOCES rescató en 1982 al general norteamericano James Dumas en poder de las Brigadas Rojas. También existen contactos con la unidad antiterrorista norteamericana, el Delta, cuando Operacional Delta de las Fuerzas Especiales o Fuerza Delta, un servicio secreto operativo de EE.UU. Por ejemplo, en 1986 se informó que personal norteamericano, incluidos los miembros de la escuadra personal del presidente Reagan, participaron en visitas de intercambio en Hereford, mientras que oficiales del SAS realizaron viajes similares a Estados Unidos. La estrategia, las nuevas técnicas y los programas de entrenamiento son discutidos y puestos en práctica en la guerra contra el terrorismo.

El año de la embajada iraní en mayo de 1980 se resolvió con toda la espectacular cobertura de la radio y la televisión y constituyó un reconocimiento absoluto de la doctrina, el entrenamiento y la disponibilidad del SAS para la acción. Pero también es importante comprender las nuevas restricciones bajo las que operan los SAS cuando son llamados para ayudar a la policía en incidentes terroristas. El SAS no tiene las manos libres, sino que sólo puede emplear toda la fuerza que sea necesaria para rescatar a los rehenes. En cuestión de prioridades. En el caso del asedio a Princes Gate, el SAS se preparó para una solución violenta desde el principio. La existencia de

La selección de los SAS es extremadamente rigurosa, y los nuevos reclutas deben realizar largas marchas con todo el equipo a cuestas (izquierda), mientras que otros entrenamientos incluyen ejercicios de tiro (arriba), la lectura de mapas (arriba) y los trabajos de demolición (extremo izquierdo) son cruciales para los SAS, al igual que las habilidades de combate aprendidas en las maniobras en campo abierto (abajo).

Photo Int

una unidad de élite capaz de aplicar hábilmente la fuerza para resolver incidentes con rehenes ha proporcionado al gobierno británico un consuelo antiterrorista, listo para actuar cuando se le ordena.

Esta profesionalidad es el resultado de un profundo estudio del terrorismo y una práctica continua para enfrentarse a él. La imaginación y el realismo son el lema del SAS en los ejercicios y su entrenamiento. Y puesto que los miembros del SAS hacen de terroristas en los ejercicios de entrenamiento, no se ahorran dificultades para los "cuasos". (De hecho, durante un suceso de avión simulado, un oficial del Home Office que negociaba con los "terroristas", quedó des-

Deracha: 18 de mayo de 1972. El sargento Clifford Oliver, del II SAS, se lanza en paracaídas sobre el Atlántico, observado por los pasajeros del Queen Elizabeth 2. La alarma de bomba en el lejoso transatlántico resultó falsa, pero las autoridades no quisieron correr ningún riesgo. Inferior: La operación más espectacular y conocida de los SAS fue el rescate de la embajada iraní en Londres en mayo de 1980.

consolado cuando se arrojó un "cuerpo" desde el avión y él mismo recibió un disparo de mina de tomate). Si tales incidentes se pudieran resolver con paciencia y pacíficas negociaciones, no sería necesaria la participación del SAS. Pero esto no es posible. Por suerte, el SAS, que puede ganar conflictos mediante la perseverancia y la persuasión, también es muy bueno con los ataques.

Sin embargo, hay una situación en la que sus esfuerzos aún no han sido coronados con una victoria palpable, y es la delincuencia del Norte. La vigilancia, la información e, incluso, la eliminación de peligrosos del IRA Provisional, han dado pocos resultados para solu-



cionar el problema que, en realidad, no tiene una solución militar, sino sólo política.

El carácter de élite del SAS hace que sus miembros tengan la gran oportunidad de experimentar con todo tipo de nuevas tecnologías que puedan resultar muy útiles a los hombres según sus funciones específicas. Tienen a su disposición aviones tipo de combate de transporte helicópteros, monovolantes, aviones, armamentos infantes de reconocimiento y

avión, vehículos tipo Land Rover, coches especiales, etcétera. Su equipo de radio, dado que las operaciones exigen una comunicación de largo alcance y muy segura, es la envidia de muchas otras organizaciones. Durante un momento crucial en las negociaciones del oficial en jefe del SAS con el general Menéndez para la rendición argentina en las islas Malvinas en 1982, el SAS pudo hablar directamente desde la oficina de Menéndez con el más alto cuartel general, vía satélite: el propio Menéndez tuvo que ir a

TERRORISMO INTERNACIONAL

En los últimos años, la mayor parte de las actividades terroristas han estado relacionadas con el problema palestino en Oriente Medio y cada vez están siendo más

frecuentes. Muchas de las bombas, secuestros de personas y aviones, sin embargo, han tenido lugar fuera de Oriente Medio, con ataques de amplia base en todo el mundo, utilizando subfusiles y granadas en los mostradores de facturación de la compañía Israeli El Al en los aeropuertos de Roma y Viena en diciembre de 1985; una bomba en una discoteca berlinesa en abril de 1986; el secuestro de un 747 de Pan American con el consiguiente baño de sangre en septiembre de 1986 en el aeropuerto de Karachi. En Europa Occidental, las agencias antiterroristas se enfrentan a un gran número de organizaciones terroristas.

Además de los grupos nacionalistas como la ETA en España y el IRA en Irlanda del Norte, existen en la actualidad varias organizaciones de extrema izquierda revolucionaria en el escenario terrorista. Entre ellas están la Facción del Ejército Rojo y las Células Revolucionarias en Alemania Occidental, Acción Directa en Francia, las Células Comunistas Combatientes y el Frente Revolucionario para la Acción Proletaria en Bélgica, la Fuerza Popular del 26 de Abril (PPA) en Portugal, las Brigadas Rojas en Italia y el GRAPO en España. En enero de 1985, Acción Directa anunció una alianza con la Facción del Ejército Rojo para atacar objetivos de la OTAN en Europa y también se han establecido lazos entre las Células Comunistas Combatientes. Los numerosos ataques con bombas en objetivos relacionados con la OTAN y el asesinato de personal militar y conocidos industriales en Europa indican que el terrorismo tiene un carácter internacional y que, lejos de haberse convertido en algo del pasado, sigue siendo una amenaza muy real y seria para la seguridad occidental.

Fotografía principal: Un grupo de vigilancia, escuadrón del SAS, escoltado por soldados de otras unidades británicas, sube a bordo de un helicóptero tras una operación en South Armagh, Irlanda del Norte, inferior. Dos soldados británicos junto al cuerpo cubierto del capitán Richard Westmacott, el primer SAS muerto a manos del IRA Provisional. A primeros de mayo de 1980, el equipo de Westmacott atacó una casa en la carretera de Antrim, en Belfast, ocupada por ocho miembros del IRA. Estos terroristas estaban armados con una ametralladora M60 (aquí puede observarse aumentando por una ventana de la primera planta) y fue una salapa de esta arma la que mató a Westmacott. El equipo SAS consiguió capturar vivos a los ocho hombres del IRA.



Press Association



Photographer Press

comunicaciones. El SAS disfruta un alto estándar de todo el equipo necesario para sus fines distintos a que su tener en cuenta la calidad del equipo SAS, el reciente utilizar lo mejor que pueda proporcionar la tecnología para los tres elementos básicos del combate: el disparo, el movimiento y la comunicación.

Además de las operaciones de combate especiales llevadas a cabo por el SAS el regimiento ha demostrado su capacidad para llevar a cabo con ingenio e inteligencia programas de "corazón y mente" entre los habitantes de Arabia del Sur y las junglas de Malasia y Sarawak. En una operación realizada en Oriente Medio, un grupo del SAS se lanzó en paracaídas en caída libre y de noche en un valle de sólo 800 m de longitud, rodeado de cerros montañosos con altura 1.000 m superior al nivel donde el que se abrieron los paracaídas. Luego, además de buscar grupos guerrilleros, proporcionaron ayuda médica a los nativos locales, construyeron escuelas y centros médicos, hicieron carreteras planas de electricidad y trazaron mapas de toda la zona.

También se ha informado que el SAS participa en programas de entrenamiento general para las fuerzas armadas extranjeras. A comienzos de 1986, fuentes de Gaborone, en el sur de África, confirmaron que 30 SAS iban a dirigir ejercicios de entrenamiento conjuntos con los 3.500 hombres de la Fuerza de Defensa

de la Fuerza de Defensa de Gaborone a finales del Norte en 1986, donde gran parte de su trabajo incluye la vigilancia y preparación de emboscadas en "el país de la huida" -South Armagh- contra el IRA. Al tiempo que continúan los problemas, el SAS guarda lógicamente un absoluto silencio sobre la naturaleza de sus trabajos, pero se sabe que han llevado a cabo fructíferas misiones. Incluida la captura en 1978 de uno de los hombres más buscados del IRA en aquellas fechas, Francis Hughes. Abajo: Armado con un fusil SLR, un soldado se mantiene agachado mientras un helicóptero Scout del Ejército se aleja de la zona de operaciones.

de Gaborone (foto) y la cantidad de este tipo de unidades de combate en proporción a la ECF capacidad de regular locuciones de los autómatos en busca de miembros del Congreso Nacional Africano. En junio de 1984, los soldados sudfricanos asistieron a cinco períodos durante un momento trascendental en Gaborone, la capital de Sudafrica.

Con el nuevo clima de cooperación entre gobiernos en la cuestión de la lucha contra el terrorismo, las funciones y el despliegue potencial del SAS han alcanzado nuevas cimas. Durante la campaña terrorista en París en otoño de 1986, el SAS estuvo dispuesto todo el tiempo para ayudar a las autoridades francesas en el caso de que se requirieran sus servicios y se suministrase información. Pero mientras el regimiento actúa en la guerra antiterrorista con gran despliegue informativo, los hombres SAS siguen siendo un enigma. Evitan todo tipo de publicidad, venden a ser una figura sin nombre y sin rostro, escondido en cualquier lugar del mundo, ya sea el desierto árabe o una anónima oficina londinense. Sin embargo, las diversas cualidades de la unidad -disponibilidad instantánea, fugacidad y una gran profesionalidad- nunca dejarán de atraer la curiosidad pública.



BOMBAS SOBRE AUGSBURGO

La incursión de Augsburg de 1942 fue de las misiones más osadas y heroicas llevadas a cabo por el Mando de Bombardeo de la RAF.

El 17 de abril de 1942, el Mando de Bombardeo de la RAF realizó una audaz misión de bombardeo diurna contra la fábrica de motores diesel MAN en Augsburg, un objetivo responsable de casi la mitad de la producción de tractores de 45 hp en Alemania. La incursión fue notable por dos grandes razones: era la penetración a tierra más larga realizada en

Above: Tres bombarderos Avro Lancaster del 44.º Escuadrón (de Rhodesia) en vuelo. Recuadro: El hombre que dirigió la osada incursión diurna contra las fábricas de motores Diesel en Augsburg, el líder de escuadrón John Nettleton. Nettleton consiguió la Cruz Victoria por su parte en la misión.

la Segunda Guerra Mundial, y era la primera misión diurna efectuada por los nuevos Lancaster del Mando de Bombardeo.

A pesar de las estrictas restricciones por las U-Boats de Hitler, las fábricas MAN de Augsburg habían escapado durante mucho tiempo al peso de la cabeza de observación preliminar para la RAF, pero existía un problema: llegar allí y volver implicaba

un vuelo de 1.000 millas ida y vuelta a las fábricas MAN, rodeadas por una zona de defensa aérea pesada con los sistemas de radar, y la presencia de unidades antiaéreas, así como la necesidad de destruir una gran zona de un objetivo altamente defensivo y un área de tierra de guerra por la que se necesitaba mucha más fuerza.

Un grupo de voluntarios de la RAF, liderados por el capitán John Nettleton, se ofreció a volar a la zona de guerra y destruir la zona de defensa aérea de Augsburg, lo





El 44.º Escuadrón del RFC se formó el 27 de julio de 1917 y adquirió prestigio durante el resto de la Primera Guerra Mundial, siendo pionero en el uso del Sopwith Camel para operaciones nocturnas. Uno de sus primeros oficiales en julio fue el mayor A.T. Harris, quien comandó la unidad durante la segunda Guerra Mundial como el "Arthur 'Bomber' Harris". El escuadrón fue disuelto en 1919 pero se volvió a formar en 1937 como escuadrón de bombarderos. Al ser la quinta, el 44.º estaba equipado con Handley Page Hampden. Las primeras operaciones consistieron principalmente en batidas en el mar del Norte, patrullas de seguridad y minado. En mayo de 1940 el escuadrón inició ataques sobre líneas de comunicaciones enemigas, seguidas de incursiones sobre las barcas U-boat remolcadas por los alemanes en los puertos del canal para la operación "Beaufort". Poco después de la caída de Amberburgo, en la que el escuadrón tripuló sus recién adquiridos Lancaster, el 44.º Escuadrón comandó la destrucción única de contact con dos Gracas Victoria en su personal: John Northcott y el entonces comandante en jefe, comandante de ala R.A.B. Leasroyd. El 44.º prestó servicio intermitentemente con el Mando de Bombardeo de la RAF durante toda la guerra, realizando 4 365 salidas con Lancaster en 222 bombarderos y 75 operaciones de minado. En 1947, el 44.º se reequipó con Lincoln y en 1951 se pasó a los Washington. Dos años después se reequipó de nuevo, esta vez con Canberra. En julio de 1957, el escuadrón fue disuelto pero se volvió a formar de nuevo en 1960 como parte de la V Fuerza, utilizando Vulcan B. MK.1. El 44.º Escuadrón fue finalmente disuelto en Waddington el 21 de diciembre de 1982.

As condições de trabalho e vida dos habitantes de L. Garmisch, bem como em Wengen e Ischgl, são das melhores encontradas no Alpinismo. Os habitantes de tais localidades beneficiam de uma extraordinária prosperidade e de excelentes condições de vida pessoal devido à sua localização privilegiada nos montes ao redor de grandes centros turísticos de alta altitude.

[illegible][illegible]

Si todo iba bien, los primeros Lancaster llegarían al blanco a las 20.15, justo antes del crepúsculo.

Al avanzar al objetivo al objetivo, los bombarde-
ros se agruparon y efectuaron un trazo de cinco mil
metros, volaron a ras de mar y arrojaron las secciones bombas
a baja cota y en formación, con
lanzando cuatro bombas de 500 kg
por cada una de las unidades con repuestas de acción
a una distancia de 15 segundos, lo que daba tiempo a los
bombardeiros para alejarse, y explosivos antes de
caer la primera acción octavo sobre el blanco. El
segundo grupo a las 19,30 horas. Eso significaba que
los aviones de la 1.ª, los primeros Lancaster llegaron al
objetivo a las 19,38 horas, dando inicio del bombardeo.

Al contrario, la impresión por la que el mundo se ha dividido en las zonas peligrosas es la zona del Centro durante el viaje de vuelta a casa.

Los jugadores del 64° Escuadrón formaron un grupo muy pequeño. Este grado era considerado como equivalente "de Algodón" por algunos motivos. En primer lugar, el personal como de aquel año 12-44, los soldados simplemente recibían el pago de un soldado de más por el tiempo de guerra. Era el pago de guerra. Los Grupos de Guerra, al igual que el 2° grupo, se movían. Que los niños beneficiados por el programa de guerra de guerra. Como dice la foto de

Vistambraron fagazmente la grisaca panza del 109 cuando este pasó velozmente por delante.

A las tres en punto de la tarde del 17 de abril, la tripulación aérea de Imbabura, en Washington, se reunió con el ruido de 24 motores Rolls Royce. Mientras miraba los aviones (catorce del 44.º Escuadrón de Bombardeo y quince cumbre al sur, hacia Salavay) del 1.º Escuadrón que se proyectaban hacia el Canal de Panamá y Bayamo Regio. Cuatro kilómetros al sur de Washington, Sp. los tres combates del 1.º Escuadrón, después por el jefe de escuadrón de la 1.ª Brigada de Bombardeo.

Este martes, más de Selby 88 según lo programado y el mar se fue haciendo barranto bajo ellas, volaron a la izquierda, los bombarderos mirando a la izquierda y la derecha de Middleton, ambos pilotos por el oficial de vuelo John Carwell y el suboficial James, los miembros de la segunda sección iban a cargo del incremento de patrulla Sandford, el suboficial Stuart y el suboficial Beckett.

Los bombardeos estaban volando sobre una región boscosa y montañosa cerca de Bogotá cuando los pilotos al largo antibásculo líneas de trasdadores procedieron de emplazamientos ocultos silenciosamente al encendido de los lanzacohetes y el cielo se llenó en minutos a ellos con las fúas penachos negros de las explosiones de proyectiles. La pantalla salpicó a dos de los aviones, pero éstos mantuvieron su curso. Los datos más serios los recibió el aparato del antiaéreo (No. 301), cuya tormenta de coque quedó inutilizada.

Enfrente, y por cerca de Eresma, la formación del Lancashire fue localizada por cuatro escoteiros (the "four scouts") en 1893, realmente escoteiros (the "four scouts") del simbólico. Crum (en la segunda sección del 44) para su primera pasada. Los cuatro escoteiros, con el consentimiento de la familia y patrocinaron a Crum y a su hermano, el rodeador Alan Derman, con estilos de jumpers afilados como cuchillas. Derman miró a piloto y en cómo la escoteira chorrante por los cuatro perri cuando fue a ayudarle, Crum tomó y lo apuntó. Mientras los amigos del Lancashire se aproximaban al pater, volaron por encima de la escoteira y lo rodearon.





WMA

Abajo: Un Lancaster del 44.º Escuadrón calienta motores en el aeródromo antes de rodar hasta la posición de despegue. Arriba: Un comandante de patrulla del 44.º Escuadrón y su tripulación posa ante la cámara antes de partir para una misión de bombardeo en 1943. Arriba, derecha: Antes de subir a bordo del Lancaster, se realizan comprobaciones de última hora. Derecha: En ruta. Un navegante de Lancaster trabaja mientras el avión cruza el canal de la Mancha en dirección a un objetivo industrial alemán.



PAI



AVRO LANCASTER 3 MK I

En 1938, como respuesta a unas características del Ministerio del Aire para un nuevo bombardero táctico, empezaron los trabajos en el biplan Avro Manchester. Sin embargo, pronto se hizo evidente que el Manchester sufría una inestabilidad direccional y carecía de potencia. En un intento de solucionar estos problemas, los diseñadores, dirigidos por Roy Chadwell, modificaron la

estructura con paneles exteriores alargados, una cola con alas y unán más altas y cuatro motores Rolls-Royce Merlin de 1.146 hp. El primer prototipo del Lancaster, el L7301, voló el 8 de enero de 1941 y fue todo un éxito. El primer Lancaster de producción, el L7327, voló el 21 de octubre de 1941. Uno 300 Manchester se convirtieron rápidamente en Lancaster y la producción a gran escala ya estaba en marcha a comienzos de 1942. Los primeros modelos de producción conservaban la torreta ventral con dos cañones del Manchester, pero rara vez se utilizó y pronto se descartó. La producción total durante la Segunda Guerra Mundial fue de 7.377, de las que 3.425 eran B.M.K. I.

Impulsado por cuatro motores Rolls-Royce Merlin XX (1.380 hp), el L 4250 hp o 24 (1.640 hp), este bombardero de siete plazas tenía una velocidad máxima de 440 km/h y un alcance de 3.080 km. El armamento comprendía nueve ametralladoras Browning de 7,69 mm además de 10.000 kg de bombas. En el momento de 195.000 salidas, el

peso del B.M. cuando éste pasó voló rápidamente por delante, y después desapareció.

Los Lancaster efectuaron sus más exitosas formaciones cuando cerca de Messemachmit se lanzaron sobre ellos como torrenas. En la primera vez que los cazas de la Luftwaffe se topaban con los Lancaster e inicialmente, los pilotos enemigos mostraron cierta precaución, hasta que calcularon la magnitud de las defensas del nuevo bombardero. Tan pronto como advirtieron que su armamento defensivo consistía en ametralladoras de 7,69 mm, empezaron a efectuar sus ataques con gran habilidad, acercándose por babor y abriendo fuego con su cañón a unos 300 m. A los 400 m, el límite del alcance eficaz de las armas de 7,69 mm se apartaban bruscamente y subían para repetir el proceso.

Los artilleros superior y posterior fueron heridos y el depósito de combustible del ala de babor estalló.

El suboficial Buckell fue el primero. Una gran explosión de fuego anaranjado surgió de un ala de su avión cuando los proyectiles alcanzaron un depósito de combustible. Segundos después, el bombardero era una masa de fuego lentamente, el marro fue inclinándose hacia abajo. Mientras vomitaba fragmentos incandescentes, el maltrato Lancaster dio contra un grupo de árboles y se desintegró.

El Lancaster del suboficial Crum, con sus alas y fuselaje lacerados y cargados, fue atacado por tres cazas enemigos. Los artilleros posterior y superior fueron heridos y el depósito de combustible del ala de babor estalló en llamas. El bombardero osciló casi fuera de control. Crum, medio ciego por la sangre que manaban las heridas de su rostro, luchó por mantener nivelado el avión y ordenó a Alan Dedman, que estaba las bombas que aún no habían sido arrojadas. Éstas salieron del aparato y, pocos momentos después Crum consiguió hacer que el torcido avión tocara el suelo con la punta. El Lancaster cayó a través de un trigal y se detuvo en el extremo opuesto. La tripulación, algo conmocionada y magullada pero, por lo demás, sana, tenía todos los record en salir de los restos del avión, convencidos de que iba a estar en llamas. Pero el fuego del ala izquierda se apagó por lo que Crum utilizó un hecho del equipo de escape del bombardero para abrir agujeros en los depósitos de combustible y arrojó una carilla al lago de gasolina que se formó en dos minutos, todo el avión ardió y los expertos de la Luftwaffe sólo tendrían un amasijo carbonizado para examinar.

Crum y su tripulación se dirigieron en pareja e intentaron el largo camino a través de la Francia ocupada hacia Burdeos, donde sabían que podían contactar con miembros de la resistencia francesa. Sin embargo, todos ellos fueron capturados por los alemanes y pasaron el resto de la guerra en campos de prisioneros.

Con Buckell y Crum eliminados, de los tres Lancaster de la segunda sección ya sólo quedaba el teniente de patrulla Sandford. Este hombre, un minuto de la máquina que divertía a sus colegas porque siempre llevaba pijamas bajo su traje de vuelo ya que daba buena suerte, fue uno de los oficiales más populares del 44.º Escuadrón. Ahora, su suerte le había fallado y luchaba por su vida. En un desesperado intento de escapar al asedio de Messemachmit, hizo pasar su gran bombardero por debajo de unos cables de alta tensión. Pero la punta de un ala dio contra el suelo, por lo que el Lancaster dio varias vueltas de campana y explotó matando a todos sus ocupantes.

Los cazas enemigos se lanzaron entonces sobre el suboficial Rhodes, que volaba a la derecha y por detrás de John Nettleton. Al poco tiempo el Lancaster recuperó fuego por sus cuatro motores. Probablemente, Rhodes abrió al máximo los reguladores en un intento de alejarse, ya que su avión adelantó repentinamente al de Nettleton. Después, moviéndose de un modo casi vertical y pareció quedar suspendido un largo rato antes de caer directo al suelo. No hubo posibilidad de supervivencia.

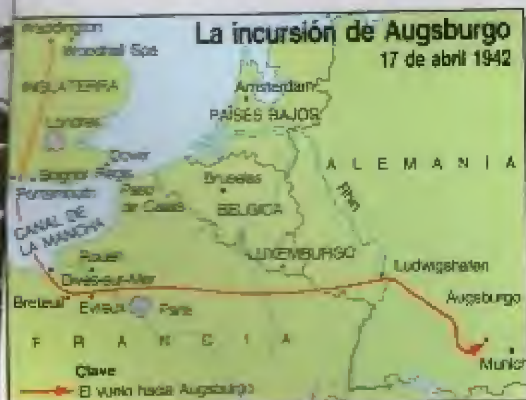
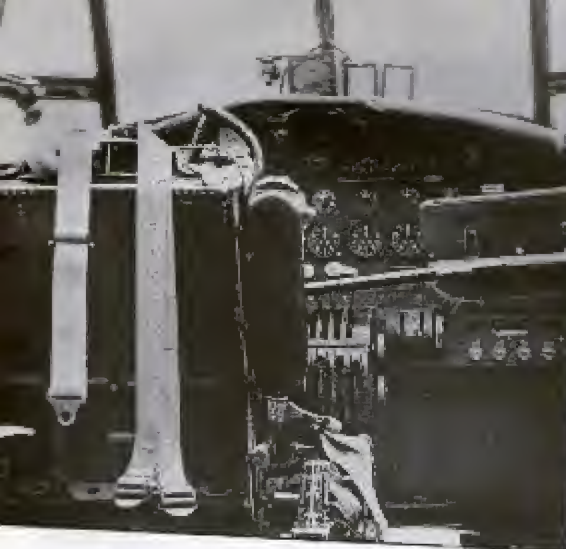
Ya sólo quedaban dos Lancaster en la formación del 44.º Escuadrón: los pilotados por Nettleton y su asistente Alex John Garwell. Ambos aviones habían sido ametrallados y su depósito de combustible estaba agujereado, pero la "piel" de aluminio parecía impedir una pérdida a gran escala. Así, así, los cazas seguían acercándose igual que aviones enfurecidos y las expectativas de vida de ambas tripulaciones estaban ya contadas por minutos.

Los artilleros informaron que vieron grandes cantidades de humo y restos incendiados en el cielo vespertino.

Enormes cantidades de humo. De modo individual o por parejas, los cazas enemigos creaban de pronto sus ataques y se destruía la visión. Probablemente se les había agotado el combustible la munición, o ambas cosas. Cualquiera que fuese el motivo, su abrupta desaparición supuso el perdón de Nettleton y de Garwell al menos por el momento. Pero aún les quedaban más de 800 km hasta el objetivo. Tras ellos,



Lancaster voló dos, al menos, 60 años después del Mando de Bombardero, lo que lo convirtió en el bombardero pesado británico más importante de la Segunda Guerra Mundial.



la formación del 97.º Escuadrón del jefe de escuadrón Stenwood había tenido mucha más suerte; no había visto cazas alemanes y volaron sin ser molestados.

En una formación muy estrecha, Neillson y Garwell seguían pilotando sus maltruchos aviones. Ya no hubo más oposición enemiga y los dos pilotos pudieron concentrarse tranquilamente en el manejo de sus bombarderos. Este trabajo se hizo más difícil cuando, dos horas después, entraron en la región montañosa del sur de Alemania y los Lancaster tenían que volar a través de turbulentas corrientes de aire que recorren las laderas.

Por fin llegaron al Anmersee y viraron hacia el norte, ascendiendo unos cien metros para esquivar algunas colinas y descendiendo después hacia el valle de otro lado. Allí, delante de ellos y cubierto por una tenue bruma, estaba Augsburg.

Mientras llegaban a las afueras de la ciudad, una cortina de fuego antiaéreo cruzó el cielo a su paso. La metralla salpicó sus alas y fuselajes, pero los pilo-

Arriba: La disposición de la cabina de un Avro Lancaster. Derecha: Los armeros equipan un Lancaster. Las primeras versiones del avión llevaban las bombas en bodegas enterradas pero cuando las bombas aumentaron de tamaño, las bodegas de bombas tuvieron que ser más profundas, por lo que sobresalían por debajo de la línea de fuselaje. La mayor bomba empleada fue la "Grand Slam" de 9 900 kg, o bomba "isotónica".

Abajo: Perfil del Avro Lancaster, el mejor bombardero pesado británico de la Segunda Guerra Mundial.





COMANDANTE DE ALA J.D. NETTLETON, CRUZ VICTORIA

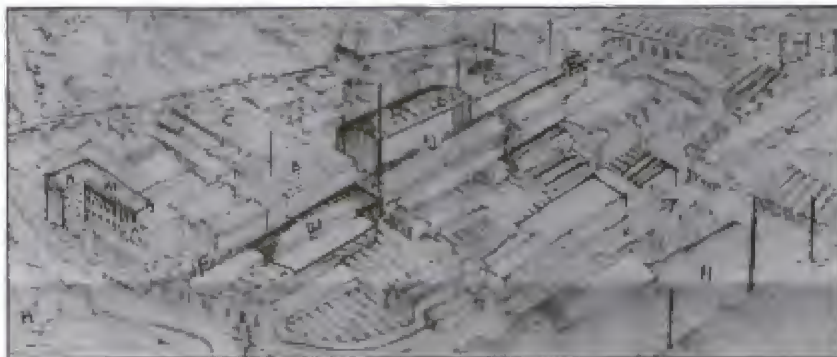
John Dering Nettleton tenía antecedentes en la armada —su abuelo había sido almirante en la Armada Real— y tras dejar la escuela en Naval, pasó dos años en la Armada Mercante. Tras este periodo en el mar, Nettleton se preparó como ingeniero civil. Mientras estudiaba para esta profesión, decidió tomar unas vacaciones en Inglaterra, pero tres días antes de que estuviese a punto de ir a Sudáfrica, tuvo la intuitiva decisión de unirse a la RAF.

Nettleton resultó ser un piloto excepcional, lo que tuvo también su campo: al igual que muchos otros, fue «condenado» a trabajar como instructor. Finalmente, sin embargo, consiguió un puesto operacional en el 44.º Escuadrón (de Rhodesia) y ascendió al rango de teniente de patrulla tripulando bombarderos Handley Page Hampden en operaciones sobre Alemania. Cuando el escuadrón se equipó con Lancasters, Nettleton se convirtió en comandante de patrulla y fue ascendido al rango líder de escuadrón.

En la incursión de Amburgo en abril de 1942, por la que Nettleton fue condecorado con la Cruz Victoria, aun estaba en su primera gira operacional. Después, Nettleton fue ascendido a comandante de ala y recibió el mando del 44.º Escuadrón. La noche del 13 de julio de 1943, su Lancaster fue derribado sobre el Canal de la Mancha por un caza nocturno alemán.



Arriba: Una patrulla de Lancaster descarga sus bombas sobre Alemania. Derecha: Una fotografía aérea que muestra el objetivo de la incursión del 44.º Escuadrón en abril de 1942: las fábricas de motores diesel MAN en Amburgo. Un bosquejo del área (inferior) fue parte del material de instrucciones mostrado a la tripulación antes de que embarcaran para la misión. Cuando los aviones de Nettleton y Sherwood llegaron a las fábricas, encontraron sus objetivos específicos con facilidad, debido a la alta calidad de las instrucciones. Desgraciadamente, muchas de sus bombas no explotaron y la fábrica sufrió pocos daños. Sin embargo, sí consiguieron con éxito abrir un pequeño agujero en el tejado del taller de ensamblaje de motores diesel (marcado con una A en el bosquejo) y destruyeron un taller de reparación (marcado con una B).



los mantuvieron al rumbo siguiendo la línea del río para encontrar su objetivo. Los modelos, fotografías y dibujos que habían estudiado durante las operaciones eran extraordinariamente precisos y se tuvieron débiles dudas para señalar el blanco preciso.

Con las puertas de bombas abiertas y el fuego antiaéreo ligero descendiendo constantemente, los Lancaster alcanzaron las primeras columnas de humo. Después, los bombarderos descendieron mientras las bombas de 500 kg salían de sus puertas. Nematon y Garwell continúan ya sobre las ruinas de Augsburg cuando las bombas explotaban y los artilleros solían con que varias grandes columnas de humo y varias incendios en el cielo despertaron por encima del objetivo.

Los pilotos de los Lancaster se habían abierto paso desde a unas alturas increíbles y habían cumplido su misión, pero el fuego antiaéreo seguía surgiendo en torno a ellos y entonces John Garwell empezó a tener problemas. Un proyectil antiaéreo cortó el interior del fuselaje en un salvaje incendio y Garwell no dio cuenta de que aquello, sumado a los diversos daños que ya tenía el bombardero, conduciría a su final en cualquier momento. No había tiempo para pensar ahora para que los tripulantes pudieran saltar en paracaídas antes que tocar suelo lo antes posible. Cegado por el humo que cubría en la cabina, Garwell pudo descender suavemente el Lancaster hacia lo que esperaba fuese terreno abierto. Todo lo que podía hacer era intentar mantener el bombardero firmemente mientras éste bajaba.

Un largo e ininterrumpido minuto después, el Lancaster tocó suelo, envuelto en truenos en todas direcciones mientras se desintegraba por el campo. Tras detenerse, Garwell y otros tres miembros de la tripulación salieron del sofocante calor y espeso humo agradeciendo el aire fresco. Otros dos miembros quedaron atrapados en el humo y incendiado y un tercero, el sargento de patrulla R.J. Flux había salido despedido en el impacto. Había abierto la portezuela de escape justo antes de que el bombardero tocara suelo; su escudo a los otros unos segundos vitales para salir fuera, pero le costó la vida a Flux.

Cuando llegó a su objetivo, el Lancaster era poco más que una masa de fuego descendente.

Mientras Nettleton volvía a casa, una vez solo, la sección inicial del 97.º cruzaba las colinas hacia Augsburg. Los tres Lancaster solaron su camino sobre el objetivo. Los bombarderos volaban tan bajo que a veces iban por debajo del nivel de los tejados, protegiéndose de este modo del fuego antiaéreo.

Cuando lo habían conseguido los tres. Pero entonces, el avión de Sherwood, probablemente alcanzado por un proyectil de gran calibre, empezó a soltar vapor blanco de un depósito de combustible. Momentos después surgieron llamas de él y el bombardero cayó fuera de control convirtiéndose en una masa de fuego para explotar fuera de la ciudad. Sir Sherwood pudo salir y sobrevivir. Los otros dos pilotos, los oficiales de vuelo Rodley y Hallows, volvieron a salvo a la base.

La segunda sección estaba formada por el sargento de patrulla Petheram, el oficial de vuelo Deverill y el suboficial Mycock. Los tres pilotos vieron cómo Sir Sherwood mientras ellos volaban sobre Augsburg, ya con el crepúsculo. El cielo sobre la ciudad se llenó de vivos relámpagos mientras los artilleros enemigos lanzaban todo tipo imaginable de proyectiles antiaéreos al paso de los Lancaster. El avión de Mycock fue alcanzado y se incendió, pero el piloto



Arriba: Censo de los miembros supervivientes del elemento del 97.º Escuadrón en la incursión de Augsburg. De izquierda a derecha son: El oficial de vuelo H.R.W. Hallows, el oficial de vuelo E.E. Rodley, el teniente de patrulla D.J. Petheram y el oficial de vuelo E.A. Deverill.

mantuvo a cierta altura su turbido. Cuando llegó a su objetivo, el Lancaster era poco más que una masa de fuego descendente pero Mycock seguía lo suficiente para soltar las bombas.

El avión de Deverill también fue alcanzado y su motor interior de estribos empezó a arder, pero la tripulación consiguió extinguir el fuego tras bombardear el objetivo y volvieron a la base con tres motores, acompañados por el Lancaster de Petheram.

Por su parte en la dirección de la incursión sobre Augsburg, John Nettleton fue condecorado con la Cruz Victoria. Fue ascendido a comandante de ala y, al año siguiente, realizó su segunda gira de operaciones. Pero, tristemente, Nettleton y la mayoría estaban destinados a reunirse en una cita largo tiempo aplazada. La noche del 12 de julio

de 1943 fue muerto mientras volvía de una incursión sobre Turín.

Trágicamente, el sacrificio de los siete Lancaster y los 49 jóvenes en la incursión de Augsburg, había sido en vano. Muchas de las bombas de acción retardada no explotaron y los efectos en la producción de la fábrica MAN no fueron de importancia. La RAF nunca volvió a enviar sus bombarderos cuatrimotores para una misión de "extremo peligro" de este tipo.

El caso produjo a veces historias increíbles. Unos 40 años después, un bombardero a reacción Vulcan llevó a cabo la misión de bombardeo de más largo alcance en la historia de la guerra aérea, la atacada contra el aeródromo de Puerto Argentino en las Malvinas. Aquel Vulcan y su tripulación pertenecían al 44.º Escuadrón.



Arriba: El último modelo del 44.º Escuadrón, el bombardero Vulcan, que pronto servirá recientemente en la campaña de las Malvinas de 1982.

ARTILLERÍA COSTERA SUECA

La Real Artillería Costera sueca está organizada principalmente en baterías estables protegidas bajo el mando de cinco brigadas. La mayoría de los cañones son de 75 mm y 120 mm con torretas, aunque aún quedan unos pocos antiquados cañones de 150 mm junto a varias naves móviles de doble función (antiaéreos y defensa costera) de 75 mm. Ahora se están añadiendo los cañones móviles KARIN de 120 mm de los KA-bataljon m/80.

Los cañones en torreta de 75 mm fueron instalados en los acorazados y los siguientes los potentes cañones en torreta ERSTA de 120 mm, cuyas primeras unidades se instalaron en 1976. Las instalaciones para estos cañones están en acorazados profundamente en la roca y consisten de alojamientos protegidos, centros de comunicación y de control. Toda la instalación suele estar cuatro o cinco pisos por debajo del nivel del suelo. Estas baterías ERSTA pueden permanecer cerradas semanas. Cuando están en acción, sus mecanismos de alimentación automática pueden proporcionar hasta 200 proyectiles a través de un solo cañón refrigerado por agua en 30 minutos. Los centros de control de tiro electrónicos o por radar poseen una gran precisión en objetivos navales situados a 35.000 m. Estos cañones ERSTA son tan completos y caros que sólo se producen dos al año en la fábrica AB Bofors.

Muchas de las instalaciones de cañones están en áreas remotas pero en algunas las posibilita defender grandes tramos de línea costera. Se ha anticipado que los cañones ERSTA seguirán siendo armas viables durante al menos los próximos 40 años, con lo que se amortiza así sus exagerados costes iniciales.

CAÑONES DE COSTA

El KA-bataljon m/80 constituye una parte vital de la defensa costera sueca frente a la amenaza de ataque de la Armada Roja soviética.

Suecia ha mantenido durante mucho tiempo un estado de extrema neutralidad defensiva y continúa en sus intentos de permanecer ajena a las fluctuaciones de las potencias imperiales que parecen avanzar a casi todas las demás naciones que la rodean. Esta neutralidad defensiva se tiene que compensar a un precio considerable que otorga a muchos otros países a cambio los costes implícitos en los impuestos. Sin embargo, los suecos valoran tanto su antigua neutralidad que aceptan estos costes como algo normal y necesario. Al coste monetario hay que añadir el coste social referente al reclutamiento y los inconvenientes inherentes para las reservas y el entrenamiento los tiene que asumir un gran porcentaje de la población, a veces durante años después de haber cumplido el servicio nacional.

Las razones que obligaron a la aceptación de esta responsabilidad militar yacen en la posición geográfica de Suecia. La nación está políticamente cerca de la Unión Soviética (ambos países están separados sólo por el mar Báltico) y la historia le otorga a los suecos una serie de lecciones sobre la política exterior, que ha sido inagotablemente sorprendente. Por esta breve comedia que para ciudadar esta política expansionista, debe convencer al Alto Mando soviético que cualquier intento de invadir su territorio

resultaría demandado caro en términos de víctimas humanas y material militar. En consecuencia, para impedir cualquier ataque contra sus fronteras, Suecia mantiene fuertes defensas de todo tipo.

La defensa costera es un tipo de estado defensivo que muy pocas naciones, aparte de Escandinavia y la región balcánica, han decidido mantener. El argumento usual es contra de ella es que la llegada de los aviones y la amenaza nuclear han dejado obsoletos las costas defensivas costeras. Sin embargo, los suecos han rechazado este punto de vista. La nación posee una larga línea costera vulnerable a una invasión anfibia en muchos lugares, y los suecos son conscientes de que la Armada soviética está a muy poca distancia por mar. Por ello, Suecia ha instalado formidables defensas costeras para protegerse frente a un ataque de la Armada Roja.

Esta defensa adopta muchas formas. Un elemento clave es la defensa con cañones estáticos, compuestos por baterías fijas que disparan hacia el mar desde emplazamientos protegidos. Un programa de modernización ha puesto al día estas defensas instalando cañones con torreta ERSTA Bofors de 120 mm.

A ellos se suman misiles guiados especializados, batallones de artillería, cobertura aérea y flotas

T. Gæster



Alojados en el interior de la estación de radar móvil KA 800 Kardinal (abajo), dos miembros de un KA-batallón m/90 (extremo superior, abajo), vigila el sofisticado equipo de control de tiro.

en ataques sorpresa rápidos. Sin embargo, el grado de control de las maniobras navales respecto a la defensa costera, se concentra a la paralización de los movimientos de barcos de defensa. Estas fortificaciones son las estaciones de Rusia y constituyen uno de los elementos más importantes en la red defensiva sueca. Los buques como los KA-batallón m/90, o Batallón de Artillería Costera Tipo 90. El número de KA-batallón m/90 que participarán finalmente en la defensa de Suecia no se ha revelado. El concepto de la unidad se formó sobre el papel en 1980 (de ahí el m/90), y el primer batallón entrenado y equipado se incorporó a la Real Artillería Costera sueca en junio de 1988. Actualmente se están armando más batallones a la Artillería Costera como elemento móvil y se les ha dado misiones defensivas específicas.

Aunque la mayoría de las zonas de desembarco y las rutas de aproximación potenciales hacia puertos y centros económicos importantes ya están provistas de defensas estáticas, hay varios temas que siguen cobrando a una posible invasión: sólo el archipiélago de Estocolmo tiene unas 24.000 islas y arroyos. Los nuevos batallones móviles están por ello diseñados varios kilómetros tierra adentro, listas para un rápido despliegue a cualquier zona indefensa amenazada de invasión. También estarían en posición para desplazarse a cualquier área donde las unidades defensivas locales hubiesen sido eliminadas o donde se necesitaran refuerzos inmediatos.

La fuerza total de cada batallón es aproximadamente de 730 oficiales y hombres. Estos están repartidos entre una batería de estado mayor y dos KA-batallón m/90 de 12 cm. El comandante

de dos batallón y su estado mayor transmiten datos de control de unidades conocidas como STRIKA 85. Este permite al comandante tomar toda la información de la defensa sueca. Así está en posición de decidir las principales líneas de ataque, evaluar la amenaza de cada zona debilitada y anticiparse a probables movimientos futuros de ataques y defensores. Así, puede enviar sus fuerzas disponibles a la posición más avanzada y mantener un estrecho contacto con todo el cuadro táctico. Las terminales de la red STRIKA 85 están, al igual que todo el resto del equipo de control y comunicación, en refugios protegidos o llevados en camiones.

Cada uno de los dos KA-batallón m/90 que componen el resto del batallón tiene una fuerza de unos 300 oficiales y hombres y constituyen el principal poder de ataque de la unidad. El comandante de la compañía y su estado mayor tienen su propio pelotón, alojado en cuatro contenedores móviles. Desde ahí, está en posición para dirigir un amplio grupo de unidades que van desde el pelotón de control de tiro hasta el pelotón de apoyo médico.

El pelotón de control de tiro se divide en cuatro unidades, una de ellas basada en el radar y una tercera que emplea sistemas ópticos (imágenes de televisión y rastros con láser) para disparar con buen tiempo. Las unidades de radar utilizan el altímetro móvil Philips 3 KA200 KARDINAL, que tiene un mástil elevado hidráulicamente que no radar en su extremo, además de sensores ópticos electrónicos. Estas unidades de control de tiro detectan y rastrean blancos antes de enviar los datos a una estación central de control de tiro en donde se procesa toda la información relevante sobre el control de tiro. Los

Abajo, derecha: Un cañón KARIN de 180 mm listo para disparar. Encima del cañón hay un radar que mide la velocidad inicial.



EL CAÑÓN DE DEFENSA COSTERA KARIN

A comienzos de los noventa, el Ejército sueco buscaba un nuevo obús de campaña de 155 mm al tiempo que la Real Armada Costera sueca formulaba planes para su nuevo cañón de defensa costera móvil de 120 mm.

En consecuencia, el FH-77 de 155 mm y el KARIN (denominado CD-80) de 120 mm comparten la misma curvatura de misil múltiple, además de muchos otros componentes. El primer KARIN fue entregado a la Artillería Costera en 1978 y se caracteriza por un sistema de alimentación automática para la munición, además de un computador que dirige el cañón desde una estación de control remota. La potencia auxiliar integral hace que las ruedas principales lleven el cañón en cortas distancias y también pueden funcionar para mejorar la tracción en terreno difícil. Bajo la cola hay dos ruedas castor para proporcionar maniobrabilidad al cañón.

Además, la unidad de potencia suministra energía hidráulica para abrir y cerrar las pesadas patas de cola. El cañón tiene un alcance de al menos 30 000 m y ahora se está desarrollando un nuevo tipo de munición de largo alcance que lo ampliará a 40 000 m. La espoleta de un proyectil especial de blanco naval está preparada para que el proyectil no explote hasta que haya penetrado en el blindaje de su objetivo. Esto elimina la necesidad del proyectil. El cañón pesa 12 000 kg en acción y dispone de seis servidores —aunque no hace falta tener una vez accionado el cañón—.

Unidad de munición completa pesa 43 kg, de las que 24 kg son del proyectil en sí. La Bofors está desarrollando actualmente un nuevo cañón de defensa costera basado también en el obús FH-77 de 155 mm del ejército. Conocido como el CD-77, el nuevo cañón tendrá una capacidad única en el mundo para combatir objetivos largo alcance con gran precisión.

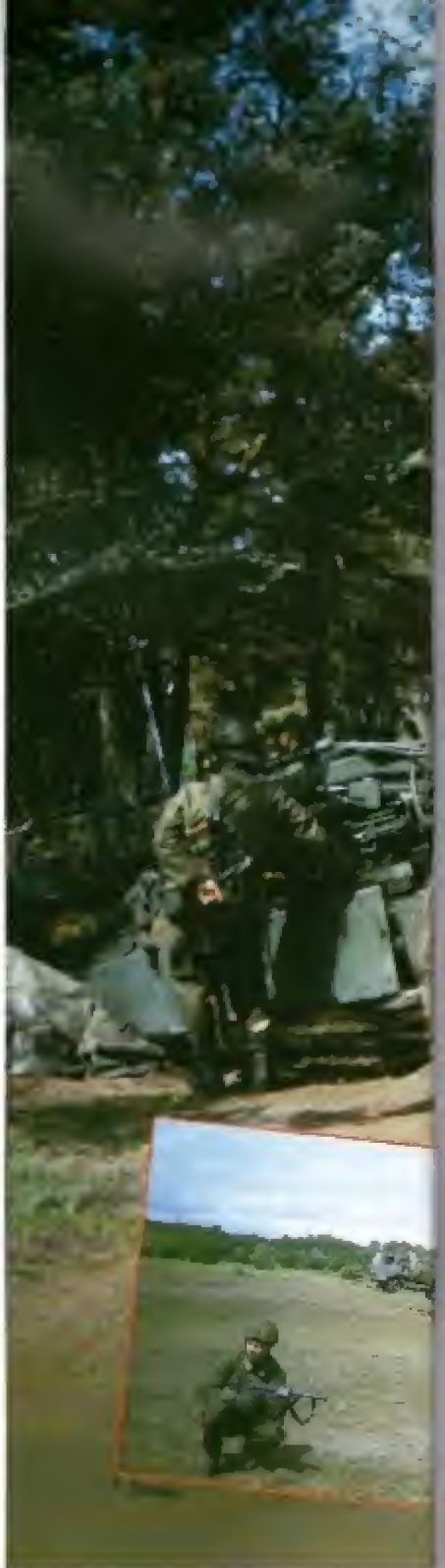
radar, utilizan ondas de frecuencia para no ser interceptados por el enemigo y, si esto fallara, aún tienen el recurso de los sensores ópticos montados encima de las antenas de radar en los misiles KARDNAL. Actualmente se está desarrollando el KOLLER, un nuevo tipo de equipo de control de tiro óptico electrónico mucho más pequeño.

Los cuatro cañones KARIN de 120 mm del pelotón de cañones son el corazón de la batería. Estos cañones remolcados, fabricados por la AB Bofors, son los más avanzados de su tipo en el mundo y se pueden trasladar a sus posiciones de tiro a gran velocidad. Una vez emplazados (normalmente entre tres y seis kilómetros de la costa) los cañones se pueden manobrar hasta su posición de tiro utilizando sus propias unidades de potencia auxiliar integrales. Cada cañón tiene su propio computador de control de tiro, que absorbe los datos del centro de control de tiro y después coordina los movimientos necesarios del cañón para que éste apunte al objetivo. El artillero que opera el computador simplemente debe que vigilar: el computador hace el resto. Los restantes servidores del cañón cargan la munición en el mecanismo de alimentación automática y el cañón dispara entonces con una cadencia de hasta 15 proyectiles por minutos con un alcance de 30 000 m. Una batería KARIN completa puede llegar a su posición de tiro y estar luego con su primera salva en cinco minutos.

La defensa aérea no está descuidada, y cada batería tiene su propio pelotón de defensa aérea.

Para apoyar al pelotón de cañones está el pelotón de transportes. Con camiones de remolque Scania SPA 444 y MBAT 6x6, este pelotón actúa como "cargador girotorio", llevando munición en contenedores hasta los cañones. El pelotón de cañones entra en acción con sus propias cargas de munición listas para el disparo, pero una vez abierto el fuego hace falta repuestos con rapidez: una batería KARIN de cuatro cañones puede disparar 200 proyectiles en menos de 20 minutos. Para ayudar en el manejo de la munición la mayoría de los camiones del pelotón están equipados con sus propias grúas hidráulicas. El pelotón de transporte también lleva repuestos y otros suministros a la batería de cañones. Además, hay un pelotón de apoyo con una instalación de asistencia médica de emergencia que parece un pequeño hospital de campaña. Este pelotón también dispone de una zona de campaña y completas instalaciones de reparación en campaña para todas las equipos de la batería. La defensa aérea no está descuidada y cada batería tiene su propio pelotón de defensa aérea equipado con dos cañones L/70 de 40 mm con sistemas integrales ópticos electrónicos de control de tiro Tipo 75. Estos cañones disponen de munición de alta fragmentación con espoletas de proximidad que aumentan considerablemente las posibilidades de derribar de un avión atacante.

Para redondear esta impresionante inversión militar, la batería está equipada con su propio elemento definitivo de infantería, encargado de la defensa local de la batería. Para este trabajo, las tres secciones de la unidad están armadas con las usuales armas portátiles de infantería, además de una sección extra de cañones antitank sin retroceso Karl Gustav de 84 mm. La infantería viaja en camiones ligeros Volvo 4140 4x4 y 6x6 y en motocicletas Husqvarna. Mientras la batería se traslada a su posición, los motociclistas viajan por delante de la columna para vigilar y despejar la ruta, examinar la navegación y asegurarse generalmente de que la batería se mantiene en movimiento. Una vez emplazado, el pelotón se dispon-



Interior, derecha. Mientras la unidad de potencia KAREN coloca los misiles del cañón en posición de tiro, las unidades de apoyo del batallón avanzan al acorral. Un soldado del pelotón de infantería vigila el perímetro (abajo, izquierda) y se oculta en un árbol (abajo, derecha). Al igual que cuando se movilizan a la zona de los aviones, una unidad KAREN espera instrucciones del pelotón de tiro.

J. Garza



T. Gander

T. Gander



Fotografía principal: la posición del puesto en el cuñal muestra el visor y la computadora de control de tiro. Abajo: El cargador gusano. Un camión de remolque Scania SBA7 descarga una caja de municiones junto a la posición del KARIN.

se usa la zona para defender el perímetro de la posición de la batería.

Aunque la batería opera como una unidad completa, siempre está bajo el mando del comandante de

batalión. El comandante de batería tiene un completo conocimiento de toda la situación táctica, apoyándose en la información suministrada por la red de datos STRIKA 88. Además, es responsable de introducir información fresca en la red a través de su pítipo serminal. Sin embargo, el comandante de batería sólo puede ordenar al batallón la entrada en combate, supervisar la consiguiente acción y después ordenar al batallón su traslado a una nueva posición para la siguiente misión de combate.

Al KA-batallón m/90 se le puede ordenar la entrada en acción en cualquier momento del día o de la noche. Esta exigencia no es pequeña, considerando las diferencias de temperatura existentes en Suecia —varía desde un invierno ártico hasta el calor de un verano—. El mayor problema para los hombres es el intenso frío y todos los vehículos y refugios disponen por ello de calefacción y potentes calentadores. Ya que muchos miembros del batallón tienen que trabajar en el exterior con cualquier tiempo, deben disponer de cálidas ropas impermeables y hay que asegurarse constantemente de la operatividad de las armas en temperaturas bajas.

Todo el batallón, que se desplaza por completo sobre ruedas, es un potente y flexible instrumento de combate. Su principal ventaja táctica es que el ene-



T. Garder



T. Garder



VUELTA A LAS TRINCHERAS

Desde el caso de la gran acción ofensiva del 12 de noviembre de 1961, la línea Principal de Resistencia (MLR) de las fuerzas GNR en Cuba, era una línea de trincheras de un metro y medio a dos metros de profundidad que, al menos en teoría, recorría todo el camino a través de la península. (Una excepción era el sector ocupado por la División Commonwealth británica, donde se había organizado una "isla" defensiva.) La MLR se desarrolló muy rápidamente desde el cese de fuego. Tras la MLR china había un cinturón de fortificaciones de campaña de unos 15 km de profundidad, más ancho y profundo, según se dijo, que todo lo hicieron los alemanes en la Primera Guerra Mundial. Los chinos estaban soberbiamente preparados en la selección y organización del terreno y sus complejos de trincheras eran virtualmente inviolables desde el aire e

impenetrables a todo lo que no fuera el blanco directo de una bomba de 500 lb. Los comunistas, que salían de noche, excavaban posiciones avanzadas hasta que eran habitables y después las ocupaban. Podía haber 10 m de tierra sobre sus madrigueras. Las fortificaciones de campaña de la infantería de marina eran raras impresionantes.

En el verano de 1962, la división había desarrollado un búnker prefabricado de madera y de ocho pies cuadrados que se colocaba en un agujero de dos metros de profundidad. El búnker era cubierto con una capa de casi un metro de sacos de arena con más de un metro de tierra encima. Aunque había una compañía de ingenieros asignada a cada regimiento para proporcionarles apoyo técnico, fue la infantería de marina la que realizó el odiado trabajo de excavación. Así, con mucha frecuencia, se llegó de enterrar el búnker hasta una profundidad segura, los hombres preferían la vía más fácil de construir muros de choque con sacos de arena, un recurso que lamentaron tras la intensa lluvia que hicieron que muchos de los búnkeres se desmoronaran.

BATALLA DE BUNKER HILL



Tras luchar por delante de la Línea Principal de Resistencia de la ONU en el conflicto coreano de 1952, la 1.ª División de Infantería de Marina arrebató a los bien atrincherados chinos el control de Bunker Hill.

En el verano de 1953, la guerra de Corea había degenerado en una guerra de trincheras entre las Fuerzas Comunistas en la Península Coreana. Mientras tanto, la 1.ª División de Infantería de Marina había pasado su tiempo de guerra en la Línea Principal de Resistencia de la ONU. A finales de la guerra, se ordenó a la 1.ª División de Infantería de Marina que se retirara a la Península Coreana. La 1.ª División de Infantería de Marina se retiró a la Península Coreana en el verano de 1953, tras haber luchado por delante de la Línea Principal de Resistencia de la ONU.

Abajo: El comandante del 1.º Regimiento de Infantería de Marina en la Colina Pukhak, el coronel Walter F. Leyer.



colina que ofrecía a los observadores unos pocos metros más de elevación.

Los intentos de atacar no cesaron hasta que se llegó a la Línea Principal de Resistencia o MLR. El sector destinado a la 1.ª División de Infantería de Marina recorría unos 58 km, unas dos o tres veces el frente mínimo que debía abarcar una división según los manuales de campaña. Los batallones de infantería mantenían hasta 5 000 m de frente.

Los intentos no habían cómo llamaban los chinos al frente frontal de sus defensas así, ellos lo llamaron la Línea Exterior de Resistencia o OPLR. La división había abandonado su propio línea avanzada de resistencia en abril. Delante de la MLR de los intentos de marina, ahora solo había simples puestos de combate. La mayoría estaba sujeta, adelantada en tierra de nadie hasta un kilómetro y medio.

El 25 de julio el coronel Walter F. Leyer, un oficial de la reserva de Flacidez que había mandado el 3.º Batallón del 2.º de Infantería de Marina en Saipón, Tailandia y Okinawa en la Segunda Guerra Mundial, tomó el mando del 1.º Regimiento de Infantería de Marina. Dos días después, el regimiento se trasladó

Extremo izquierda, arriba: Una sencilla señal recuerda a los recién llegados la presencia de fuerzas comunistas concentradas por delante de la Línea Principal de Resistencia. Extremo izquierda, abajo: Un miembro de la Fuerza Comunista China apunta su fusil sin retroceso. Centro, izquierda, arriba: Un indiano de marina realiza tenazmente el tedioso trabajo de excavación de trincheras. Con una artillería altamente efectiva a su disposición, las fuerzas de la ONU no necesitaban los profundos sistemas defensivos de sus adversarios. Centro, izquierda, Abajo: Los sacos de arena se utilizan de modo abundante en la construcción de las defensas de la ONU.

bajo lluvias torrenciales hacia el centro del sector de la división. El coronel Leyer otorgó la izquierda del frente del regimiento al 3.º Batallón del teniente coronel Roy J. Armistage, y la derecha al 2.º Batallón del teniente coronel Roy J. Bunker. El 1.º Batallón en la reserva del regimiento.

A la derecha del 1.º Regimiento de Infantería de Marina estaba el 5.º de Infantería de Marina, a su izquierda, el 1.º Regimiento del Cuerpo de Infantería de Marina coreano (CIMC), que desde su avance a la 1.ª División de Infantería de Marina en marzo de 1951, demostró ser un cuarto regimiento muy bueno para la división. El 3.º Batallón del 1.º de Infantería de Marina tenía en su sector la Colina 201 y, al suroeste de ella y a un kilómetro y medio al este de la carretera que conducía a Pusan, se encontraba la Colina 228. El Puesto Pusan se situó poco a través del frente justo a la derecha del límite del 1.º Regimiento del CIMC hacia el lugar donde se estaba negociando la tregua coreana. Los oficiales suponían que el objetivo último de los chinos era la Colina Pukhak.

Inmediatamente delante de la posición del 1.º de Infantería de Marina estaba el 302.º Regimiento de las Fuerzas Comunistas chinas. Directamente al norte de la Colina 201 y unos 750 m delante del límite entre los batallones de Armistage y Bunker, ellos mantenían lo

Colina 122, que los infantes de marina pronto conocieron como "Tender Hill" (Colina Búnquer). Detrás de la Colina 122, los chinos ocupaban una imponente montaña de 235 m llamada Tachol-ma que les proporcionaba un buen punto de observación de las líneas de los infantes de marina.

Al norte de la Colina 122 y a medio kilómetro por delante de la línea Jamstown, el capitán Jesse F. Thorpe, al mando de la Compañía E del 2.º Batallón, tenía como punto avanzado la Colina 38A, que los infantes llamaban "Siberia", con una escuadra en ella. Poco después de la medianoche del 8 de agosto, un grupo de incursiones chinas expulsó a la escuadra de Siberia. A las 04.00 horas, Thorpe envió un pelotón, por detrás de un fuego preparatorio de artillería de cinco minutos, para recapturar la colina.

La artillería apoyó sobre sitios, el ataque fracasó y, al amanecer, el pelotón y sus víctimas estaban de vuelta dentro de la MLR.

Tres ametralladoras, cuatro cañones y una sección F4F Panther de la infantería de marina lanzaron rapelín y bombas de 800 lb sobre la Colina 38A. Tres horas después, los Shottow Star F-4D de la Fuerza Aérea norteamericana lanzaron ocho bombas de 500 lb.

La clave para la eficacia de la artillería enemiga era su posesión de la Colina Búnquer.

Después, la artillería de la infantería de marina inició su fuego preparatorio. Un pelotón de la Compañía A del 1.º Batallón llegó de la reserva del regimiento para realizar el ataque. Justo a las 11.01 horas, informaron que tenían la colina y que se estaban preparando para el esperado contraataque chino. Britmore envió un pelotón de refuerzo a la Compañía E pero, con un 75 por ciento de víctimas a media tarde, ambos pelotones se vieron obligados a retirarse. Al este de Siberia, en la Colina 36A, estaba otro puesto fortificado escuadra de la infantería de marina llamado "Samoa". Este puesto también fue abandonado.

Los dos compañías de la reserva del regimiento, del 1.º Batallón del teniente coronel Louis N. Krog, entraron ahora en escena.

La Compañía A sustituyó a la Compañía E en las primeras líneas y la Compañía C, bajo el mando del capitán Edwin C. Kryczewski, se trasladó a un área de retiro detrás del 3.º Batallón para prepararse para un contraataque nocturno contra Siberia.

En silencio y sin la usual preparación de artillería, a las 22.45 horas, la Compañía C cruzó la MLR inmediatamente al sur de la abandonada Samoa y se dirigió a la izquierda, hacia Siberia. El avance comenzó a las

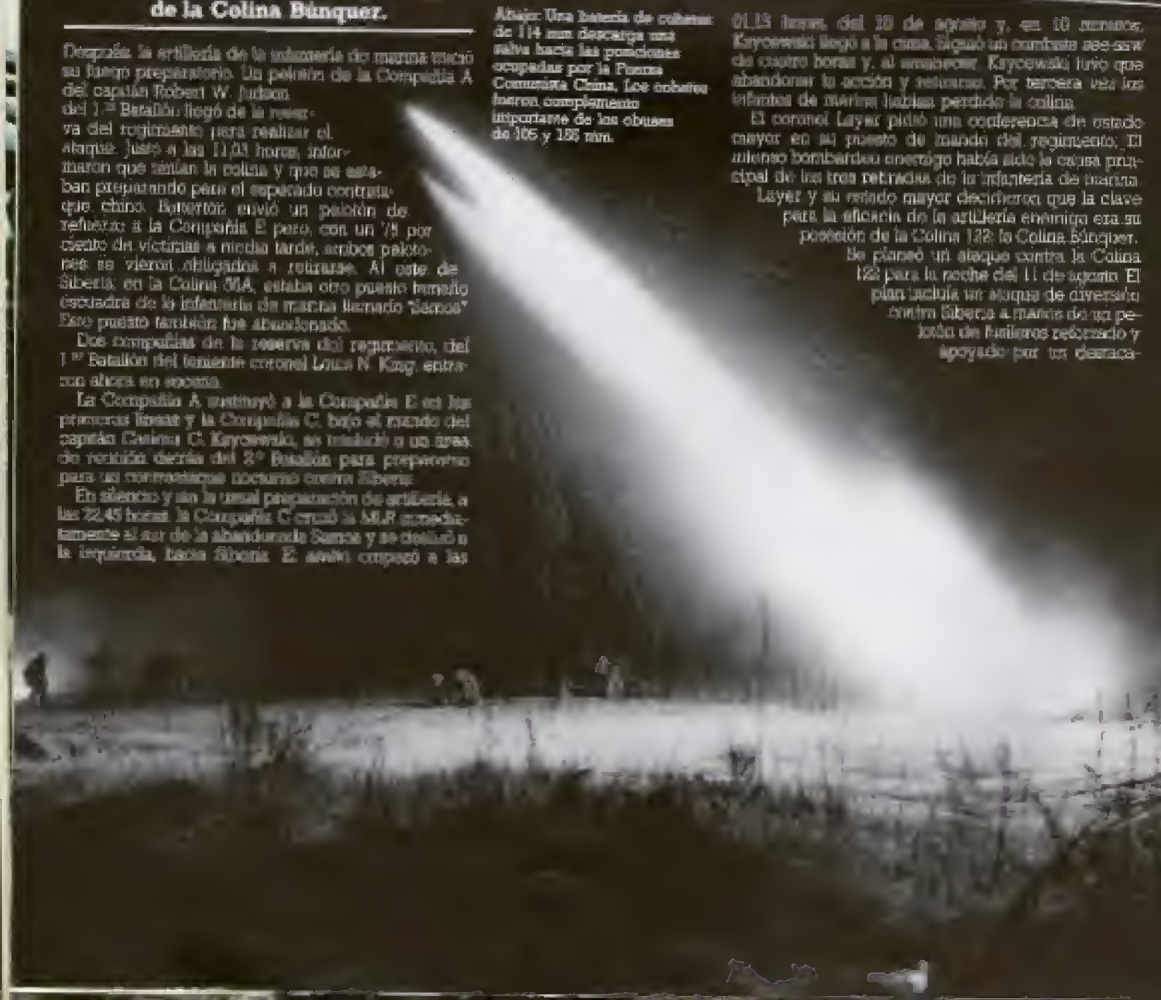
Aleja: Una batería de cañones de 114 mm descarga una salva hacia las posiciones ocupadas por la Fuerza Comunista China. Los cañones fueron completamente inoperantes de las obuses de 105 y 120 mm.

01.15 horas, del 20 de agosto y, en 10 minutos, Kryczewski llegó a la cima. Siguió un combate ses-caw de cuatro horas y, al amanecer, Kryczewski tuvo que abandonar la acción y retirarse. Por tercera vez los infantes de marina habían perdido la colina.

El coronel Lyster pidió una conferencia de estado mayor en su puesto de mando del regimiento. El intenso bombardeo enemigo había sido la causa principal de las tres retiradas de la infantería de marina.

Lyster y su estado mayor decidieron que la clave para la eficacia de la artillería enemiga era su posesión de la Colina 122, la Colina Búnquer.

Se planeó un ataque contra la Colina 122 para la noche del 11 de agosto. El plan incluía un ataque de diversión contra Siberia a manos de un pelotón de fusileros reforzado y apoyado por un escua-



Seguidera. Helicópteros Sikorsky H-35 del HMR-161 descargan lanzacohetes y munición de 144 mm en una posición de tiro. El procedimiento reglamentario consistía en lanzar los cohetes y después retirar rápidamente la batería antes de que la artillería enemiga pudiese replicar. Después, el coronel Walter F. Lyster, oficial en jefe del 1.º de Infantería de Marina, condujo al teniente general Samuel C. Shepherd Jr., comandante del Cuerpo de Infantería de Marina, en una inspección de un puesto avanzado de la infantería de marina en noviembre de 1952.

mano de cartas de combate, algunas armadas con lanzacohetes. Durante el día 11, 20 aviones atacaron en guerra misiles Siberia con cohetes cohetes y aviones. Otros aviones bombardearon la propia Corea Búnquer y los ataques contra las Colinas 56A y 122 se repitieron el día 11.

Para el ataque sobre la Colina 122, Búnquer utilizó una compañía de infantería reformada. De nuevo para ganar sorpresa, no había preparación de artillería. Para despertar aún más al enemigo el 5.º de Infantería de Marina en el flanco derecho lanzó un fuerte fuego preparatorio de artillería. Al asociarse con la marina de combate medían M48 con cañones de 90 mm y recién equipados con cuatro toros medían M48J8 de 106 mm y reflectores de combate de 18 pulgadas, además de su lanzacohetes, se trasladaron a 1.000 m detrás de la primera línea de Búnquer. Sería la primera prueba de apoyo nocturno de cañones de combate de 90 mm utilizando su propia iluminación de compañía. A las 21:10 horas, los cañones de 90 mm abrieron fuego sobre Siberia y que caían de combate con lanzacohetes lanzaron un río de fuego contra Samos. Mientras trabajaban la noche con rápidas ráfagas ligúneas, aquellos dos cañones de combate se lanzaron desde Samos hacia el flanco de Siberia, pasaron por la cima y después volvieron inusos a la KLR.

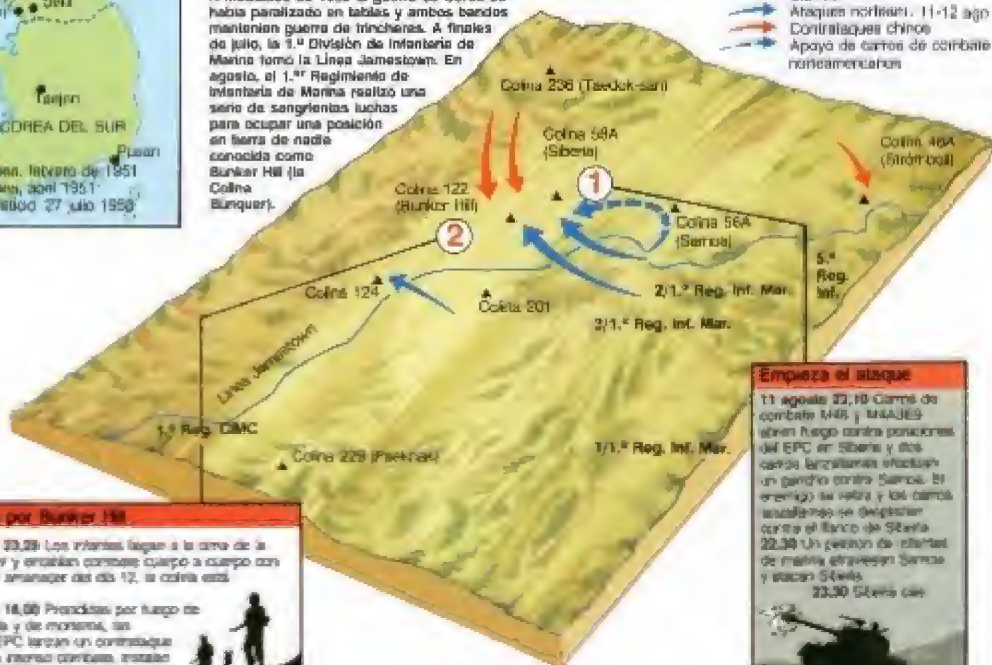


Bunker Hill

1.ª División de Infantería de Marina, Corea 11-17 agosto 1952

A mediados de 1952 la guerra de Corea se había paralizado en tablas y ambos bandos mantenían guerra de trincheras. A finales de julio, la 1.ª División de Infantería de Marina tomó la Línea Jamsil. En agosto, el 1.º Regimiento de Infantería de Marina realizó una serie de sangrientas luchas para ocupar una posición en tierra de nadie conocida como Bunker Hill (la Colina Búnquer).

Claves
 Ataque nocturno, 11-12 ago
 Contraataques chinos
 Apoyo de carros de combate norteamericanos



El combate por Bunker Hill

11 de agosto 22:30 Los infantes llegan a la cima de la Colina Búnquer y entran en combate cuerpo a cuerpo con el enemigo. Al amanecer del día 12, la colina está asegurada.

12 de agosto 18:00 Provocados por fuego de artillería pesada y de morteros, los unidades del EPC lanzan un contraataque al que, tras un intenso combate, resultan poseídos en el lado norte de la colina.

Empieza el ataque

11 agosto 22:10 Carros de combate M48 y M48J8 abren fuego contra posiciones del EPC en Siberia y dos carros lanzacohetes efectúan un cambio contra Samos. El enemigo se retira y los carros estadounidenses desplazan contra el flanco de Siberia. Un pelotón de infantería de marina apresan Samos y atacan Siberia.

23:30 Grupos de



ORGANIZACIÓN DE LA DIVISIÓN

Cada uno de los tres regimientos de infantería de la 1.ª División de Infantería de Marina (el 1.º, el 5.º y el 7.º de Infantería de Marina) tenía tres batallones de infantería, una compañía de comunicaciones y una compañía de morteros de 160 mm. La compañía de comunicaciones tenía un pelotón con carros de combate medio M46 y fusiles de retroceso de 75 mm. Los batallones de infantería se componían de tres compañías de fusileros, una compañía de armas y una compañía de cuartel general y servicio. Una compañía de fusileros tenía tres pelotones de fusileros y un pelotón de armas. El pelotón de fusileros tenía tres escuadras, cada una dividida en tres equipos de uno de cuatro hombres.

Tres de ellos estaban armados con fusiles M1 de 7,62 mm y el cuarto tenía un fusil automático Browning (BAR) de 7,62 mm. El pelotón de armas tenía seis ametralladoras ligeras refrigeradas por aire Browning de 7,62 mm y tres morteros de 60 mm. La compañía de armas del batallón de infantería tenía un pelotón de esbois contracarro armado con lanzacohetes de 88 mm, lanzallamas y cargas de demolición. También tenía un pelotón de

ametralladoras pesadas con seis ametralladoras refrigeradas por agua M1917 de 7,62 mm y un pelotón de morteros de 81 mm con sus tubos. En el único regimiento de artillería de la división, el 11.º de Infantería de Marina, tres de los batallones tenían tres baterías de obuses de 105 mm, cada una con seis cañones. Estos batallones estaban destinados normalmente para proporcionar apoyo directo a uno de los batallones de infantería. El cuarto batallón, utilizado normalmente en apoyo general, tenía tres baterías de obuses de 155 mm de seis cañones. El 1.º Cuerpo de Infantería de Marina Coreano (ICMC) fue asignado de la 1.ª División de Infantería de Marina en marzo de 1961, con lo que la fuerza aumentó a cuatro regimientos.



US Marine Corps

A las 22.30 horas, el 3.º pelotón de la Compañía D, pasó por Saebo y siguió contra Siberia, cubierto por el fuego de los cañones de 90 mm de los carros de combate e iluminado su camino a intervalos de cinco segundos con los reflectores de campaña de los carros de combate. Menos de una hora después de cruzar la MLR, el pelotón de la Compañía D del capitán George W. Campbell tenía la colina.

Mientras tanto, la Compañía B del capitán Sereno S. Scranton Jr. (del 1.º Batallón pero bajo el control operacional del 8.º Batallón) había iniciado el ataque principal. A las 00.29 horas, Scranton informó que uno de sus pelotones había llegado a la cima de la Colina

Arriba: Un miembro de la 1.ª División de Infantería de Marina retira un trozo de metralla de su chaleco antibalas. Abajo: Los tres equipos de curación médicos de campaña fueron muy importantes a la hora de reducir los efectos a largo plazo de las heridas producidas en el campo de batalla. Los hombres eran tratados inmediatamente y después llevados a la retaguardia para cuidados especiales.



US Marine Corps



General Simón Bolívar

Algunos de ellos no estaban dispuestos a ceder terreno y siguió la lucha por la cima a corto alcance durante tres horas. Pocos antes del amanecer del 12 de agosto, los chinos se retiraron, pero después de que se iban con fuego de mortero.

Los chinos dejaron a la compañía de Scranton relativamente sola durante la mañana. El octavo Layer pasó entonces al control de la operación del 8.º Batallón de Baterías al 3.º Batallón de Artillería. A medio día, empezó a caer fuego de artillería pesada y morteros chinos sobre la Colina Búnquer y Scranton se vio obligado a retroceder a una posición de reserva en la ladera. Artillería, incapaz de llegar a él por radio, envió a la Compañía I bajo el mando del capitán Howard J. Connolly. A las 15:30 horas, una fuerza china estimada en 100 hombres cayó sobre la Compañía I. Resistida por la Compañía I, los soldados de marina pudieron aguantar. El día terminó con los chinos en la ladera septentrional de la colina y los infantes de marina en la ladera meridional.

Artillería, a cargo de la Compañía I del 7.º de Infantería de Marina de la reserva de la división, la situó detrás de la Compañía I de Connolly en la MIA. Como precaución extra, trasladó su posición de reconocimiento del batallón a la Colina 134, en la retaguardia izquierda de la Colina Búnquer. El resto del 3.º Batallón del 7.º de Infantería de Marina se puso bajo el control operacional de Artillería y el 2.º Batallón del 7.º de Infantería de Marina fue con Layer, como reserva del regimiento. Lo que había empezado como el esfuerzo de un pelotón para recapturar una posición de escuadra, implicaba ahora la participación de dos regimientos.

Las dos compañías de fusileros de infantería de marina pidieron al 11.º de Infantería de Marina cortinas de fuego envolventes.

Los chinos entonces dirigieron su atención a la Colina 42A, otro punto avanzado tamaño escuadra llamado "Strimbol", 250 m delante del flanco extremo derecho de la posición del 1.º de Infantería de Marina. El ataque llegó pocos minutos después de la

Arriba: Un obús M108 de 105 mm dispara contra posiciones chinas desde una base de fuego de apoyo detrás de la Línea Principal de Resistencia. El M108, un cañón muy preciso con un alcance de 14 500 m, fue uno de las armas más importantes en Corea. Conectado con sofisticada técnica de telemetría, se podía contar con él para deshacer las concentraciones enemigas en el momento en que éstas aparecieran. Abajo: El obús M104 de 105 mm ha desarrollado antes de la Segunda Guerra Mundial y pronto serviría en Corea antes de ser sustituido en el Cuerpo de Infantería de Marina por el M108.

medianoche. De acuerdo con una asunción por el flanco derecho de la posición del regimiento, defendida por la Compañía F del capitán Clarence G. Moody, Moody envió primero una escuadra y después al capitán J. Strimbol y pedieron mantener la posición.

Strimbol resultó ser sólo una diversion. El principal ataque vino de donde la propia Colina Búnquer. Poco después, en las 01:00 horas del 13 de agosto, los infantes de marina de la Compañía I pudieron ver cómo se les acercaba una línea de escaramuzas chinas. La fuerza atacante china no obtuvo del tamaño de un batallón. A las 03:30 horas, el combate alcanzó su clímax. Sométidos a un intenso fuego de fusil, ametralladoras y morteros, los dos maltruchos compañías de fusileros de infantería de marina pidieron al 11.º de Infantería de Marina, el regimiento de artillería de la división, cortinas de fuego envolventes. Además de fuego de cañones de 105 mm y 155 mm, el 11.º de Infantería de Marina lanzó nueve ondas de cohetes de 114,3 mm.

La intensidad del combate se debilitó y, protegidos por proyectiles de artillería pesada, los chinos escape-



TRINUSMC

seguir a nosotros. Los miembros de la Compañía G del 7.º de Infantería de Marina se pusieron a las órdenes de sus oficiales en la Colina Búnquer.

A las 06.00 horas del 12 de agosto, la Compañía H del capitán John G. Dennis del 7.º de Infantería de Marina relevó a las dos compañías en la Colina Búnquer. El coronel Lyster informó al cuartel general de la división que la situación nocturna en la Colina Búnquer les había costado cinco seres muertos y 33 heridos.

Durante el periodo de 24 horas que se inició a las 06.00 horas del 12 de agosto, el 3.º Batallón del 11.º de Infantería de Marina (mandado por el teniente coronel Charles O. Rogers) había disparado 10 552 proyectiles en apoyo del 1.º Regimiento de Infantería de Marina, el record en un día para la Corea occidental.

Al amanecer del día 13, los chinos bombardearon intensamente el flanco izquierdo de la posición del 3.º Batallón en la MLR pero no se materializó ningún ataque al suelo de modo inmediato. Durante toda la tarde, la Colina Búnquer siguió recibiendo bombardeos intermitentes. Cuando cesaron los proyectiles a las 21.00 horas, los defensores de la colina supieron que aquello era la señal para un asalto chino, y el capitán Dennis pidió fuego envolvente. Aún así, un pelotón enemigo entró brevemente en su posición antes de ser eliminado con granadas y fuego de armas portátiles. Los chinos se retiraron antes de la medianoche. Los infantes de marina contaron 50 muertos y calcularon que debió haber unos 175 muertos enemigos en el encuentro. Las pérdidas de Dennis fueron de seis muertos y 21 heridos.

Al preparar otro ataque contra la Colina Búnquer, el coronel Lyster distribuyó las unidades de su regimiento. La Compañía E del capitán Stanley T. Meak recibió de la Compañía A la responsabilidad del sector de Siberia en la MLR, y la Compañía A envió un pelotón para reforzar a Dennis en la Colina Búnquer.

Para reparar las pérdidas en combate en sus regimientos de infantería, el mayor general John T. Seiden, comandante de la división, dispuso sus unidades de apoyo y servicio de área en retaguardia para reemplazar las vacantes. Desempeños de aquellos infantes de marina, la mayoría voluntarios, llegaron al coronel Lyster el 14 de agosto.

A medianoche había nuevamente una sospechosa tranquilidad en el frente chino; a las 01.38 horas de

Avance El F-86 Shooting Star fue el primer caza a reacción operacional de la Fuerza Aérea del Ejército norteamericano. Cuando empezó la guerra de Corea en 1950, los Shooting Star de la Fuerza Aérea del Extremo Oriente norteamericano se trasladaron inmediatamente a la península. Eran armados con ametralladoras de 127 mm y podía lanzar dos bombas de 450 kg y ocho cohetes armados bajo las alas.

15 de agosto, se observaron unas ochenta formaciones que se acercaban a la Colina Búnquer y, una vez sobre el capitán Dennis pidió fuego envolvente en torno a su precaria posición. El ataque chino intermitente (señal se alternados con bombardeos) continuó hasta las 04.00 horas y después todo quedó tranquilo.

Entonces llegó Seaton con una compañía algo desahogada para relevar a Dennis. Perdió seis infantes de marina heridos mientras volvía a la colina. En la marcha de vuelta a la MLR, la compañía de Dennis sufrió otros dos muertos y dos heridos a causa del fuego de mortero chino. Durante todo el día, Seaton estuvo bajo fuego enemigo y a las 16.45 horas, una compañía china intentó atacar su posición sin fuego preparatorio. Después de una hora, los atacantes se retiraron dejando almas 36 muertos.

El siguiente ataque chino, con una fuerza tamaño batallón, llegó durante las primeras horas del 16 de agosto desde el oeste y el norte de la Colina 122. Algunos aviones y fueron eliminados con fusiles, rifles automáticos y granadas. Se retiraron refuerzos de la Compañía I del 7.º de Infantería de Marina y la Compañía I del 1.º de Infantería de Marina.

Seaton sufrió otras pérdidas durante el día y otras cinco a la mañana siguiente, el 17 de agosto, mientras salía de la colina relevado por la Compañía C del 1.º de Infantería de Marina. Ahí es donde se puede decir que terminó la batalla por la Colina Búnquer en Corea, aunque hubo seis ataques chinos más contra la colina antes de finalizar el mes. Las pérdidas totales chinas se estimaron en unos 3 300 hombres. Los infantes de marina habían perdido a 48 muertos en la batalla de ocho días y 313 heridos graves. Hubo varias docenas de heridas leves y devueltas a sus puestos.

En el cuartel General del Octavo Ejército en la retaguardia, el cuartel en la primera línea consiguió en la batalla apenas más la anchura del trazo de rotulador que señalaba en el mapa de situación el frente de la 1.ª División de Infantería de Marina. Afortunadamente, la 1.ª División de Infantería de Marina nunca tendría que retroceder a una división general enemiga contra la línea japonesa pero las intensas preparatorias batallas en las posiciones avanzadas y el intercambio de tierra carbonizada durante hasta el último día de la guerra en julio de 1953.



CARROS DE FUEGO



En junio de 1982, durante la operación "Paz para Galilea", los carros de combate israelíes Merkava se estrenaron en el campo de batalla de Líbano

Los Merkava arremesaron a través de la frontera israelí a las 11,50 horas del 6 de junio de 1982. Levantando una densa nube de polvo, los carros de combate atravesaron la ciudad de Rosh Hanikra, que se alzaba sobre un promontorio junto a las aguas del Mediterráneo. Habían pasado casi 15 años desde el día en que los israelíes lanzaron su Fuerza Aérea y sus colonias acorazadas en un ataque que culminó con la victoria en la guerra de los Seis Días de 1967, casi antes de que ocupara. Para los 80 000 israelíes que avanzaban hacia el norte, en dirección a Líbano con un frente de 63 km, aquello era un buen agüero.

El sargento Boaz, un kibbutznik de 21 años que entraba en combate por primera vez, era el conductor de uno de los primeros carros Merkava. Mientras se dirigía ostentadamente hacia el norte por la carretera que se dirigía al primer objetivo táctico de su unidad, Boaz permanecía inmóvil. Como parte de la 211ª Brigada Acorazada del coronel El Gora, Boaz se dirigía al antiguo puerto ferreo de Tiro,

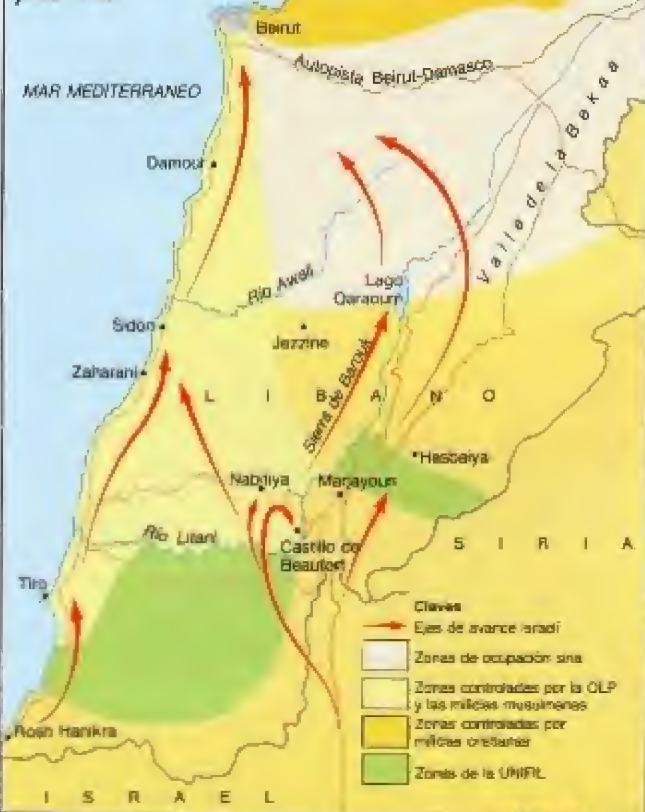
Página anterior: Mientras la tripulación de un Merkava permanece alerta a las posiciones de la OLP, se preparan curvas de munición de 7,62 mm para una de las ametralladoras del carro. Abajo, extremo derecho: Mediante el micrófono de casco, el jefe de un carro israelí dirige las operaciones durante el avance costero hacia Beirut. Tras barrer a las guerrillas de la OLP mientras atravesaba el Tiro y Sidón, una columna de Merkava (derecha) se detiene brevemente al sur de Damour.

entonces un punto fuerte de la "Liberación de Palestina (OLP)". "Yo temo a la oscuridad", recordaría posteriormente. "Sabía que había llegado la hora de ponerse a prueba. Y no sólo yo, sino también el Merkava. Era la primera vez que ambos entrábamos en acción."

Detrás de la punta de lanza formada por tres brigadas bajo el mando del general Yáshék Mordéshin, había más de 400 Merkava, Centurion y carros norteamericanos M-60. Estacionados al sur de Rosh y esperando para avanzar constituyeron un impresionante despliegue de poder militar israelí. Junto a cientos de vehículos acorazados portapersonal M-113 y cañones autopropulsados M-109A, estos medios pesados formaban la 91ª División. Esta tenía la misión de atravesar los puntos fuertes de la OLP a lo largo de la carretera costera de Líbano a Damour, al sur de Beirut, y destruir la fuerza guerrillera de 1 500 hombres que había dominado por las armas los poblados del norte de Galilea durante la década anterior.

Al este, una fuerza operacional central de 18 000 hombres y 280 carros lanzó un asalto de tierra con la intención de rodear el castillo de Beaufort, un bastión estratégico de la OLP. Desde allí, su misión consistiría en avanzar hacia el norte, a través de las montañas cubiertas de maleza, en dirección al "Triángulo de Hierro" de la OLP en torno a la ciudad montañosa de Nabatíyah. Tras asegurar la zona, la fuerza intentaría después ocupar Jezzine, situada al noroeste. En este punto, la fuerza operacional central se dividiría en dos grupos. El primero, mandado por el general de brigada Avigdor Kahanav, contactaría con la fuerza de Mordéshin en la siguiente ciudad, y avanzaría hasta Damour. El segundo grupo, mandado por

Operación "Paz para Galilea" junio 1982





general de brigada Danu Vardi, tenía la misión de avanzar al norte, a través de la peligrosa sierra de Barouk hasta el lago Qaroun. Trasladándose al oeste de la 1.ª División Acorazada siria en el valle de Beicaa, esta fuerza podría cortar la autopista Beirut-Damascus, cortando así el cordón umbilical de los suministros que los sirios a Damasco.

Finalmente, una fuerza operacional oriental compuesta de 30.000 hombres y 800 carros de combate incluyó unidades de Merkava, reales que avanzaron por la vertiente oriental del valle de la Beicaa. Llegando a los sirios con dos grupos de batalla israelíes. La fuerza operacional oriental estaba dirigida por el general de división Amgud Ben-Gal, uno de los comandantes más experimentados de la Fuerza Defensiva israelí (IDF). Conocido como operación Puz para Galtel, el objetivo original israelí era destruir a la OLP en el sur de Líbano.

En la costa, la 211.ª Brigada Acorazada, con Boaz montado en su Merkava, pasó junto a las explotaciones mineras israelíes y sirias de la fuerza pacificadora de la ONU. La velocidad resultó vital mientras la brigada atravesaba las arboledas situadas al sur de Tiro, pero la columna quedó confinada a una estrecha carretera que rápidamente quedó minada. Los carros de combate y los vehículos acorazados postapersonal M-113 Zaida empezaron a recibir un intenso fuego de grupos emboscados de la OLP, atrinchados en posiciones a lo largo de la carretera. Como réplica, los combocombatiente y la artillería israelí lanzaron una cortina de fuego sobre los puntos fuertes de la OLP. Cazabombarderos A-4 Skyhawk y Kfir atacaron a través de una cortina de fuego de misiles portátiles SAM-7, lanzando señuelos térmicos para desviar los misiles de guía infrarrojo.

La acción envolvió gradualmente a Boaz y sus camaradas en los Merkava de fabricación israelí, el orgullo del arma acorazada. Boaz disparaba un proyectil tras otro con el cañón M64-L7 de 108 mm, mientras los combatientes de la OLP, vestidos con ropas de camuflaje, corrían de un lado a otro entre los árboles. Las granadas-cobete y minas contracarro "Sagger" se disparaban casi a bocancho mientras la columna israelí alojaba el paso hasta detenerse. Dura batalla después.

En ocasiones combatíamos a distancia de pocos metros, volando de un blanco a otro. Recibimos algunas heridas y varios perforaron parcialmente nuestro blindaje. Pero ninguno causó un daño real. Parábamos y de una emboscada en otra. Los M-113 eran particularmente vulnerables y algunas fueron inutilizadas.

Los misiles de la OLP convertían los Zaida en trampa mortal, pues perforaban con facilidad sus planchas



Camera Press

FABRICADO EN ISRAEL

En los años cincuenta, Israel compró la mayoría de sus vehículos acorazados a Francia o Gran Bretaña. Los Combate británicos, modificados para emplear un cañón principal de 100 mm y un motor V-12, constituían la espina dorsal del Cuerpo Acorazado israelí. También se compraron Sherman, M48 y M60 a Estados Unidos. En 1966, dos carros de combate británicos Obiehan llegaron a Israel para recibir una serie de pruebas secretas. Sin embargo, al estallar la guerra de los Seis Días en junio de 1967, Gran Bretaña canceló las exportaciones.

Israel se vio entonces obligado a apoyarse en las exportaciones

norteamericanas de la serie M48/M60. Preocupados de que la presión árabe pudiese cortar su única fuente de suministro de carros de combate, los planificadores de defensa israelíes se dieron cuenta de la necesidad de desarrollar una industria de carros propia. El proyecto Merkava (que significa "carro" en hebreo) surgió en 1970. Se formaron dos equipos bajo la estrecha supervisión del general Israel Tal (arabiz). Mientras el primero empezaba a desarrollar el carro en sí, el segundo empezó a movilizar la infraestructura industrial militar necesaria para que el proyecto fuese autosuficiente. El general Tal trabajó estrechamente con el grupo de diseño y, como líder del proyecto, sus credenciales eran impresionantes. Veterano de la guerra de 1948, la campaña del Sinaí en 1966 y la guerra de los Seis Días, Tal fue reconocido como uno de los principales exponentes del mundo en la guerra acorazada. Los primeros modelos de producción del carro de combate Merkava entraron en servicio en 1979.



Finnis Spoor



CARRO DE COMBATE MERKAVA

Tripulación: 4 hombres

Dimensiones: Longitud (cañón incluído) 8,63 m; anchura 3,7 m; altura 3,64 m

Peso: Cargado en combate 66 000 kg

Motor: Un diesel Teledyne Continental AVDS-1790-SA V-12 que desarrolla 900 hp a 2 400 rpm

Prestaciones: Velocidad máxima en carretera 46 km/h; autonomía (en carretera) 500 km; obstáculo vertical 1 m; tanja 3 m; gradiente 60%; vadeo 1 m

Blindaje: Convencional de fundición y espaciado
Armamento: Un cañón M44-L2 de 105 mm; una ametralladora coaxial de 7,62 mm; una o dos ametralladoras de 7,62 mm montadas en las escotillas del jefe y el cargador; un mortero de 60 mm en el techo; lanzagranadas fumígenas



Arriba: El Merkava está equipado con una portabombas posterior herméticamente blindada que permite la entrada y la salida por un lugar distinto a la exposición torce. Esto asegura aún más la supervivencia de la tripulación durante la batalla y le permite rearmar su vehículo mientras está agazapado al fuego enemigo. Arriba, derecha: Soldados israelíes se abastecen delante de una columna de Merkava. Extremo derecho: El cogullo del arma acorazada israelí.

de acciones de apoyo y apoyo. Como resultado, muchos de los edificios se destruyeron o fueron en edificación, prefabricados y al mismo tiempo de desplazamiento a por los vehículos avanzados hacia el campamento de refugiados de Rashadlyeh, al sur de Tiro, un barrio de la OLP con caseríos y puntos fuertes desperdigados. La guarnición de los guerrilleros tenía 1.500 hombres y varios carros de combate de fabricación soviética T-34. Los israelíes esperaban mantener en conjunto artillería ligera en forma de T-54 y T-55.

Al amanecer, la columna costera había rodeado Tiro y aislado las ciudades de Rashadlyeh. Uno de los primeros batallones de Mordochai fue destinado a pasar junto a Tiro y instalar un bloque de cohetes al norte. Sin embargo, cayó directamente en una emboscada de la OLP y fue atacado por la resistencia de morteros automáticos rearmados. Mientras una batalla luchaba por su salvación la batalla, que incluyó el batallón de Mordochai de Boaz se trasladó al norte, después que el segundo escuadrón pasara Tiro. Una semana costó cinco días de salvajes luchas casa en casa, pues los palestinos movieron una familia y sesenta familias antes de que la potencia de fuego de los israelíes los eliminara. Un joven guerrillero de la OLP expresó el pensamiento común de sus camaradas al ver los carros de combate israelíes avanzando a través de una nube de polvo gris: "Nunca imaginé que hubiese tantos carros. ¿Cómo podemos combatirlos? Aquel era su elemento de fuego, como siempre, lo era el de Boaz. Ese día murió después."

"Al amanecer, llegamos al río Litani, al norte de Tiro. El combate terminó pero sabemos que los soldados que se retiraron de nuevo cuando llegaron a Sidón. Me sentía como si tuviera el cuerpo molido. Pero había sobrevivido. Ni siquiera sé a cuántos palestinos mataron. Pero ellos seguían surgiendo de todos los lugares, entre los árboles, detrás de las ruinas, por los tejados... Era un chiquillo de 16 ó 18 años, pero todos parecían tener RPG. Yo no podía creerlo. Los libanes eliminaron Dajikbat, incluso la subcomandancia de 7.62 mm. Donde quisiera que murieran, allí estaban."

Al amanecer del 7 de junio, Boaz y sus compañeros levantaron el campamento nocturno. Acompañados por una interminable cadena de ataques aéreos y un desembarco en el río Awali, al norte de Sidón, se trasladaron hacia la capital provincial de Latak.

Los Merkava de 55 toneladas los carros equipados y la artillería móvil cubrieron los puntos fuertes de la OLP en Sidón. Los edificios quedaron totalmente destruidos y los cañones Vickers, dispararon miles de proyectiles por minuto, abriendo por la mitad los bloques de apartamentos donde las esperaban los grupos de emboscada de la OLP. Inmensas nubes de humo flotaban sobre la ciudad oscura igual que un velo. Los helicópteros Volchok bajo a través del humo llevando a las unidades de asalto para tomar los puntos fuertes de la OLP.

Elementos de la fuerza de Katielam rodearon el campo de refugiados de Ein el-Hilwan en las colinas situadas al este de Sidón. Los israelíes, con órdenes de evitar víctimas civiles, todo lo posible, empezaron a entrar en aquel grupo de chalets. Los Merkava empezaron a avanzar a los 300 guerrilleros de aquella zona, que estaban ametrallados alrededor de las calles y los techos de cemento.

Einan repostó sus carros en una gasolinera y ordenó al propietario que enviase la factura a Tel Aviv

Una vez interrumpido el avance de Katielam incapaz de abrir una ruta a través de Sidón para avanzar hacia Damour, los cazabombarderos surgieron de entre las nubes y atacaron los puntos fuertes de la OLP. Finalmente, la brigada punta de lanza de Ceva, reforzada con otra brigada, se abrió paso a través de las calles de la ciudad pasando junto a vehículos ametrallados y cuerpos de guerrilleros molidos.

Mientras tanto, al este, la fuerza del general de brigada Vardi avanzó hacia Jezzín y la columna del general de división Ron Gal entró en el alcance de las unidades sirias. Vardi atravesó al tercer día, el 8 de junio, y entabló combate con una fuerza siria y de la OLP acompañada por comandos y tanques con cohetes T-82. Se perdieron ocho M-80 israelíes en la batalla, pero se destruyeron numerosos carros sirios. Más al este la 151ª División del general de brigada Metelchen Einar avanzó por las montañas del Chouf. Cuando empezó a faltar la gasolina, Einan repostó sus carros en una gasolinera y ordenó al propietario que enviase la factura a Tel Aviv. Poco después, los sirios avanzaron helicópteros de ataque Mi-24 Hind y Gaz.

EL CARRO DE COMBATE MERKAVA

Los trabajos del Merkava empezaron formalmente en 1970. La experiencia adquirida por los israelíes en la guerra de los Seis Días había demostrado que la movilidad en el campo de batalla no constituía un sustituto para la protección blindada, y la guerra del Yom Kippur corroboró este hecho. Con recursos muy limitados e in disponibles, los israelíes necesitaban un diseño de carro de combate que subrayase la capacidad de supervivencia de la tripulación y del propio vehículo. El orden de prioridades para el nuevo carro era, por ello, protección, potencia de fuego y movilidad. El caso del Merkava era de carro soldado, con un ancho glacis muy inclinado. El blindaje comprende dos capas de acero separadas por gasóleo, lo que proporciona gran protección frente a las cabezas de combate de carga pesada utilizadas para los misiles coheteros. El aire acondicionado constituye un factor importante durante los encuentros prolongados y la puerta posterior de escape elimina el peligro que supone una torre incoordinada. La experiencia del combate en el desierto había enfatizado la necesidad de un diseño de carro de combate que ofreciese un bajo perfil. Así, el Merkava se capa de permanecer prácticamente oculto mientras utiliza su cañón en desfilada. El armamento principal del Merkava es un cañón rayado M64-L7 de 105 mm que dispara proyectiles HEAT, APDS, APFSDS y de 60mm. El Merkava puede llevar más munición que la mayoría de los demás carros de combate y los proyectiles del cañón principal se almacenan en contenedores remolcados al exterior en la zona posterior del casco. El sistema de control de tiro se caracteriza por un mecanismo estabilizador norteamericano Cadillac Gage, un computador balístico M13 modificado y un telémetro laser. Actualmente se encuentra un desarrollo en Merkava Mk II.

Frank Spooner



los minados con minas contracarro. Varios carros asediados fueron hundidos y, justo antes del amanecer del día siguiente, una brigada siria se retiró a la vanguardia de Hama, destruyendo varios campos minados. Ante la orden del Ministro de Defensa, Ariel Sharon, los sirios decidieron enfrentarse a los israelíes. No había otra alternativa, excepto dejar su lado oriental expuesto a la potencia de fuego siri. La operación "For Peace Galilee" ya había convertido en una marcha hacia Beirut con el objetivo de apilar por completo a la OLP en Líbano.

Las fuerzas israelíes en la autopista costera avanzaron hasta Qana, donde guerrilleros del Frente Popular para la Liberación de Palestina y el Frente Democrático para la Liberación de Palestina estaban firmemente establecidos. Desde cuevas y edificios abandonados utilizados como refugio, los guerrilleros emboscaban una lenta batalla por su supervivencia. Los sirios se vieron obligados a combatir cuerpo a cuerpo para eliminarlos uno a uno.

Las batallas en el sector oriental se convirtieron pronto en el centro de atención. Eran poco grandes dificultades para liberar a sus ciudades del asalto sirio y pidió ayuda a la Fuerza Aérea israelí. Pero antes había que neutralizar los sistemas sirios de SAM desplegados alrededor del valle de la Bekaa. El asalto no llevó a cabo con devastadores resultados. Los israelíes empezaron a intervenir en los sistemas SAM con contromedidas electrónicas, y los sirios utilizaron zampinos (aviones de control remoto) destinados a atacar las líneas radar de los aviones de ataque. Cuando los sirios concentraron su atención en las zampinos, ya habían perdido la conciencia.

Armados con bombas guiadas por láser, los F-15 Eagle y F-16 Fighting Falcon volaron sobre sus blancos: los que fueron hambrientos. Guiados por aviones E-2C Hawkeye, los cazabombarderos se abalanzaron sobre las baterías SAM. Los sirios llamaron a sus MIG, pero era demasiado tarde. Diecisiete de las 18 baterías del valle de la Bekaa fueron eliminadas y los dos restantes dañados. Además, se reclamó el derribo de 41 SAO-21 y M-16 contra ninguna pérdida propia. El 12 de junio la cifra de victorias había aumentado a 91 carros destruidos, a cuatro puntos de la Fuerza Aérea siria. Fue una de las batallas aéreas más decisivas de la historia.

Mientras tanto, el 8 de junio la punta de la legión escuadrada israelí capturó posiciones de ventaja en el valle de la Bekaa y la carretera Beirut-Damasco. Su objetivo era lanzar un ataque de batalla para asegurar la carretera, pero diston con una intensa resistencia siria apoyada por armas contracarro guiadas y artillería. Mientras las unidades de Merkava combatían en vanguardia, los helicópteros Chinook transportaron a las unidades de apoyo por helicópteros para carros. Los sirios respondieron lentamente, repitiendo fuertemente a cada movimiento de terreno perdido. Los helicópteros sufrieron ataques aéreos y otros, pero gran cantidad de F-15 israelíes volaron a lo largo de profundas valles y cañados en un intento de borrar por la vanguardia las posiciones sirias. El 11



Oficial carriista israelí, Líbano 1992

La Fuerza de Defensa israelí pone gran prioridad en la supervivencia y este teniente lleva el nuevo casco de Levitán de fabricación israelí Tipo 682, diseñado para proteger la cabeza de la metralla. El mono verde ignífugo Nomex se complementa con un chaleco antibala y unos guantes también ignífugos. Está armado con un fusil de asalto Galil de 5,56 mm de calibre plegable.



Amir, extremo izquierdo: Armado con las lanzagranadas RPG-7, un guerrillero de la OLP prepara una emboscada a unos carros israelíes. Aunque varios Merkava cayeron presa de estas armas (abajo, izquierda), la OLP resultó ser incapaz de detener el avance israelí hacia Beirut (arriba, izquierda). **Amir:** El coronel Eli Ceva, comandante de la 211ª Brigada Acorazada. **Abajo:** El general de división Avigdor Ben-Gal.



de junio los israelíes avanzaron por fin sobre las últimas demarcaciones pero dieron con refuerzos acorazados árabes y enjambres de comandos de 10 batallones de fuerzas especiales. De nuevo llegó la Fuerza Aérea israelí en su rescate.

Los Merkava de la fuerza de autodefensa israelí se desplazaron al corredor a través de las columnas que dominaban Beirut y se dirigieron a la autopista. Allí, poco después del mediodía del 11, las fuerzas combates israelíes se enfrentaron con los carros T-72 de la 82ª Brigada Acorazada árabe. Los dos carros más potentes de ambos bandos: el Merkava y el T-72 —se iban a enfrentar en el campo de batalla. En el último momento, sin embargo, se apoyaban en el armamento principal de los T-72 para pasar la contienda. El combate se intensificó cuando aparecieron los lanzagranadas rusos diseñados para destruir los tanques de la URSS, el 82º año de la guerra. Se destruyeron grandes cantidades de T-72, así como sus tripulantes.

En la batalla de carros que siguió los Merkava atravesaron a través de las formaciones de T-72, inutilizando una docena de vehículos enemigos en rápido sucesión. Fueron los primeros T-72 destruidos en combate y, aunque varios Merkava fueron dañados, ninguno quedó inutilizado.

El sargento Eli Ceva, jefe de uno de los Merkava, describió posiblemente la batalla de Bin Zahlan, junto al sur de la autopista.

Fuimos alcanzados cuando estábamos en la aldea y el primer carro recibió varios impactos en una emboscada tendida por carros árabes. Dos de nuestros tripulantes murieron y otros dos quedaron heridos. Otros tres soldados murieron cuando avanzaron una emboscada.

"Los T-72 estallaban delante nuestro, uno tras otro. Después, de golpe, todo hubo terminado"

"Decimos obtener el control de la aldea trasladando nuestros carros a mejores posiciones en la ladera. Desde allí torcimos mejor vista y nuestro jefe localizó carros enemigos en intervalos a unos 30 m de distancia. Yo localicé otro a sólo 10 m de nosotros y disparé con automaticamente. Fue un otro refajo. Ambos carros se el asenon, levantó mucho T-72 en la aldea y de nuevo allí fuego. Alcanzamos a los carros."

Para entonces, Ezer ya era un volcán de guerra. Había visto a un comandante paralizado en dos por un RPG mientras estaba en la torre de su Merkava. Después describió el clímax de la batalla: "No había tiempo para pensar sólo para correr y disparar. Los T-72 estaban delante nuestro, uno tras otro. Después de golpe, todo hubo terminado."

El teniente general Rafael Eitan, el jefe de estado mayor israelí y cerebro de la operación "Paz para Galilea", resumió el suceso relativo a las unidades de Merkava:

"Este fue la primera experiencia en combate para el Merkava y sólo han pasado cuatro meses contra T-55, T-72 y T-72 y demostró ser más que un avance para ellos. No perdieron ningún tripulante de Merkava en acciones contra carros gracias a las medidas de seguridad del vehículo, aún a pesar de que varios fueron alcanzados."

Un cese al fuego suspendió entre Israel y Siria fue visto la tarde del 12 de junio. El combate continuó hasta el 25 de junio cuando se acordó un nuevo alto al fuego y los carros empusieron a rechazar hacia el este en dirección al valle de la Bekaa. Las principales operaciones del conflicto israelí ya habían quedado atrás y la IDP pudo por fin cambiar su actitud en los enfrentamientos del Beirut Occidental.



ERPROBUNGS- GRUPPE 210

El *Erprobungsgruppe* (grupo experimental) 210 de la *Luftwaffe*, cuya insignia representa a Inglaterra centrada en un avión (arriba), se formó en junio de 1940 durante las últimas fases de la batalla de Francia. Los aviones del grupo consistían en 24 *Messerschmitt* M 109E y 110, todos ellos modificados para llevar bombas de 250 y 500 kg. Sin embargo, los *Messerschmitt* conservaban su armamento de cañones y ametralladoras, lo que hacía que, una vez soportadas las bombas, podían volver a su función de caza y defensora. Entre junio de 1940 y el otoño de 1941, el grupo perfeccionó la táctica de cazabombardeo. En los primeros días de la batalla de Inglaterra, el grupo realizó incursiones diurnas contra objetivos británicos, pero cuando la RAF comenzó a estrecharse a su paso, el grupo pasó a incursiones relámpago efectuadas por *Messerschmitt* volando en parejas.

En junio de 1941, el grupo fue destinado al Frente del Este, donde actuó como parte del *Fingerkorps* II en apoyo del Grupo de Ejércitos General durante la operación "Barbarroja". El grupo voló casi sin descanso, atacando aeródromos soviéticos en el sector de Minsk, y después apoyó a las divisiones acorazadas a través de los pantanos de Pripiet en dirección a Smolensko. El carácter experimental del grupo era ya cosa del pasado y se le rebautizó *Schlesienkampfergruppe* (grupo de ataque) 210. Durante toda la primavera y el verano de 1942, los cazabombarderos apoyaron las ofensivas de la *Wehrmacht*. En el otoño de aquel año, el grupo fue finalmente disuelto.

En el periodo inmediato a la batalla de Inglaterra, los cazas *Messerschmitt* especialmente modificados del *Erprobungsgruppe* 210 partieron para bombardear los radares defensivos de Gran Bretaña. Fueron unas misiones de cazabombardeo que conseguirían para el grupo un lugar en la historia de la aviación.

OBJETIVO INGLATERRA

Abajo: El personal de tierra espera las órdenes para cargar de bombas los aviones del grupo mientras sus colegas (arriba) atacan un M 110 en Calais-Marck. Arriba, derecha: Los pilotos reciben instrucciones antes de una incursión. Derecha: Una fotografía de reconocimiento aéreo de Dover.





Erprobungsgruppe 210, batalla de Inglaterra 1940-41



La mañana del lunes 12 de agosto de 1940 era brillante y clara. El cielo era de un pálido azul transparente rodeado aquí y allí por pequeños cúmulos. Por encima del aeródromo de Calais-Marck, en el norte de Francia, la neblina había desaparecido y el sol se reflejaba con mayor intensidad en las filas de Messerschmitt estacionados. En la sala de instrucciones, el adiutante estaba por las vestimentas y podía de relieve las hebras apiladas del fumo de los cigarrillos.

Los pilotes del Erprobungsgruppe (Grupo Experi mental) 210 de la Luftwaffe allí reunidos sentían que se corría algo grande. Habían pasado casi tres semanas desde que Hermann Goering había emitido una directiva general ordenando a la Luftwaffe una ofensiva aérea total contra Gran Bretaña: el 30 de junio para ser exactos, sólo una semana después del término de la batalla de Francia. Según la directiva, el principal objetivo de los bombarderos de la Luftwaffe sería la RAF, especialmente los aeródromos de caza y las fábricas de aviones.

El 21 de julio Goering reunió a sus jefes y les ordenó trabajar sobre un plan operacional. Hubo acaloradas discusiones entre los miembros del estado mayor general se cubría duda de que la destrucción de la RAF era tan sencilla; el trabajo más urgente pero decidir la forma mejor ya era otro asunto.

Aún así, el 3 de agosto se terminaron los planes para el movimiento inicial de las reservas aéreas contra Inglaterra. Los Luftflotten (flotas aéreas) 2 y 3 atacarían simultáneamente con el fin de combatir con las caza de la RAF, destruir sus aeródromos y las redes de caza y dislocar la organización terrestre de la RAF en el sur de Inglaterra. El segundo día, se extenderían los ataques a los aeródromos alrededor de Londres y continuarían al máximo esfuerzo durante todo el tercer día. El Alto Mando esperaba de este modo debilitar a la Royal Fuerza Aérea mediante unas pocas golpes decisivos, empezando así la superioridad

dad aérea necesaria para cualquier otra operación contra Gran Bretaña.

Todo estaba fijado excepto la fecha. Para llevar a cabo todas las misiones planificadas la Luftwaffe necesitaba al menos tres días seguidos de buen tiempo. Los meteorólogos esperaban una buena temporada para la primera semana de agosto pero las Luftflotten no podían sacar ventaja de ella ya que necesitaban tres semanas para completar sus preparativos para el gran ataque final, cuando ya escurecería sobre las Gales (Gales), el tiempo empezó repentinamente y el Adelitas (Día del Águila), que había sido fijado para el 10 de agosto, tuvo que ser aplazado. El 11 de agosto, las previsiones meteorológicas para los siguientes días parecían prometedoras: se tomó la

decisión final y el *Adlerflug* se programó para el 13 de agosto. La Hora H sería a las 07.30 horas.

Sin embargo, el batallón de Jung del *Gruppe 210* llevó a los británicos Bengel el 11 de agosto. Tras un intenso período de entrenamiento en técnicas de bombardeo en picado, los pilotos recibieron órdenes de atacar a convoy en el canal al mediodía de Harwich. La misión fue un éxito completo. Dos transportes quedaron en llamas y los *Messerschmitt* no sufrieron ningún daño en la escaramuza que siguió contra el 74.º Escuadrón de la RAF.

A la mañana siguiente, los pilotos del *Gruppe 210* recibieron la orden de realizar una misión vital como preludio del ataque principal. Sería la culminación de sus semanas de entrenamiento: una misión que exigía un alto grado de precisión. En la sala de instrucciones de Calais-Marek, los pilotos escucharon atentamente mientras su oficial en jefe, el *Leutnant* Walter Rubensdorff, y un oficial de inteligencia exploraban el plan. En la pared, tres círculos rojos trazados en el mapa del sur de Inglaterra, cerca de Dover, Peversey y Rye indicaban cada uno un transmisor clave de la red de radar británica a lo largo de la costa meridional.

En los segundos que siguieron al ataque, Lutz vio una nube de humo y polvo que se elevaba hacia el cielo

La existencia de un sistema de alerta por radar en Gran Bretaña ya no era un secreto, en los meses anteriores al comienzo de la guerra, los grandes transmisores de la costa habían sido fotografados en muchas ocasiones por aviones comerciales alemanes y éstos no tuvieron que pensar mucho para adivinar su finalidad. En el verano de 1940, el general Wolfgang Martini, jefe de información de la *Luftwaffe*, había reunido una cantidad considerable de información sobre el sistema de alerta británico y también era conocedor de sus debilidades. Por ejemplo, funcionaba con una longitud de onda de 1.200 cm, lo que hacía prácticamente imposible para los británicos calcular con cierto grado de precisión el tamaño de una formación enemiga acercándose.

Era la organización que yacía tras la red de radar lo que preocupaba a Martini. Aunque eran capaces, los radares británicos podían detectar las formaciones de bombarderos de la *Luftwaffe* mientras se tenían sobre Francia y las Islas Bajas, con lo que el Mando de Casa de la RAF podía calcular su rumbo mientras volaban sobre el canal y dar tiempo suficiente a las escuadrillas de *Spitfire* y *Hurricane* para despegar e interceptarlos en ruta hacia sus objetivos.

La destrucción de los transmisores de radar en la costa meridional era por ello de gran importancia y esta fue la misión encargada al *Gruppe 210* antes de la batalla en sí. El plan exigía un ataque sobre la estación de Peversey a manos del 1.º *Staffel*, bajo el mando del *oberleutnant* Martin Lutz, el 2.º *Staffel*, el mando del *oberleutnant* Wilhelm Rüschger destruiría las antenas de Rye, dejando el 3.º *Staffel* del *oberleutnant* Otto Hünze la estación de Dover. Como diversión, los *Dornier 17* de la *Kampfgeschwader 2* efectuarían un intenso ataque sobre el aeródromo de la RAF en Lympne.

Veinte aviones —ocho *BF 109* y 12 *BF 110*— recibieron el encargo de la misión. El *pilote* Rubensdorff, que pilotaba otro *BF 110* volaría sobre la costa inglesa por detrás del ataque y observaría el resultado.

El despegue fue a las 05.30 horas. Tras lanzar sobre Calais-Marek, los *Messerschmitt* se dirigieron al canal a través de 30 m. volando bajo para evitar la detección por radar. A mitad de camino, cuando surgieron de la neblina natural las blancas de la costa



Arriba: Tres *Messerschmitt BF 110*, con la insignia de "Inglaterra en el visor", vuelan hacia su objetivo. Extremo derecho: Aviones *BF 110* del 2.º *Staffel* (escuadrón) del *Gruppe 210* se preparan para despegar de Calais-Marek durante la batalla de Inglaterra. Extremo derecho: La parte inferior de uno de los *BF 110* del grupo, equipado de modo experimental con un cañón de 37 mm. Derecha: La tripulación de un *BF 110* se prepara para despegar. Abajo, derecha: El *Messerschmitt BF 110* modificado para la función de cazabombardero. Una vez

impulsen los ocho *BF 109* del 3.º *Staffel* del *oberleutnant* Hünze se separaron y ascendieron dirigiéndose a Dover. Los restantes aviones realizaron un viaje de 50 grados y se dirigieron hacia el suroeste; tres minutos después, la formación se dividió, con el 1.º *Staffel* rumbo a Peversey y el 2.º a Rye. Cada *BF 110* llevaba dos bombas de 500 kg, el doble de la carga que podían llevar los *Junkers Ju 87* *Stuka*.

Ya solo, el 3.º *Staffel* ascendió a 3.000 m y empezó a sobrevolar la tierra cerca de Dover. El *oberleutnant* Hünze localizó las antenas de la estación tierra adentro y dio la orden de atacar. Con mayor peso debido a los cambios, la aceleración de los *Messerschmitt* un picado era alarmante. Solieron sus bombas a 600 m y pasaron como un rayo sobre la estación a 640 km/h. Tres bombas explotaron cerca de las antenas, pero cuando se activó el humo las estructuras parecían seguir intactas.



cargados con bombas, los *BF 109* y *110* perdían muchas de sus mejores características de vuelo. Su carrera de despegue aumentaba, su régimen accional disminuía y hasta que solaban sus bombas su velocidad reducida los hacía muy vulnerables.

Más al oeste el 1.º Staffél del oberleutnant Martin Lutz cruzó la costa cerca de Eastbourne y sus seis St 110 se lanzaron en picado sobre su objetivo desde 3 000 m. En los segundos que siguieron al ataque, Lutz vio una vasta nube de humo y polvo que se elevaba sobre la estación de radar. Una de las antenas del transmisor estaba cayendo en un ángulo muy pronunciado. A pocos minutos de vuelo por el este, el oberleutnant Rösiger y su 2.º Staffél se lanzaron sobre la estación de radar de Red, cerca de Harrogate. Diez bombas de 50 kg y de 250 kg explotaron en la zona del objetivo, destruyendo numerosas edificaciones pero tanto el transmisor como la sala de control quedaron intactos.

Bajo las directrices del hauptmann Rudenhardt, que había estado volando en círculos sobre la zona, las tres patrullas se alejaron por el este y pasaron rumbo a casa. Su misión había fracasado; las tres estaciones de radar quedaron nuevamente operacionales menos de tres horas después del ataque.

Tan pronto como los Messerschmitt llegaron de vuelta a Chteis-Marck, repostaron y rearmaron, y sus pilotos recibieron instrucciones para otro raid. Esta vez, su objetivo sería Manston, una estación del sector clave dentro del 11.º Grupo del Mando de Casa de la



Alfred Price



APC



Alfred Price



RAF. A las 13,00 horas, los aviones despegaron una vez más y se dirigieron a baja cota hacia la costa inglesa.

Las estaciones de radar británicas aún sufrían los efectos de los ataques nocturnos y la primera alerta de los controladores de Manston sobre la llegada de Messerschmitt consistió en una llamada telefónica de un punto del Real Cuerpo de Observación en North Foreland. Los pilotos del 65.º Escuadrón monitorizaron rápidamente en sus aviones, se colocaron apresuradamente los chalecos y empezaron a motorar. La primera patrulla de Spitfire empezaba a carpinter por la pista cuando los primeros Messerschmitt aparecieron sobre el aeródromo y descargaron sus bombas.

Manston era un matadero. Doce bombas incendiarias de 500 kg y cuatro bombas incendiarias de 250 kg habían caído directamente sobre los hangares y otras instalaciones, y cuatro de 250 kg habían explotado entre los coches estacionados destruyendo nueve y dañando varios más.

Dos días después, el 14 de agosto, el Grupo 210 atacó de nuevo Manston. En esta ocasión, 16 Messerschmitt se lanzaron en picado a través de las nubes hacia su objetivo: una vez más se consiguió una sorpresa total y se registraron cuatro nuevos impactos en las instalaciones del aeródromo. Todos los aviones alemanes volvieron intactos a la base.

Una larga ráfaga de las ametralladoras de Crossley y un Bf 110 estalló en llamas

Pero el Grupo 210 había tenido demasiada suerte. Sus tácticas de sorpresa habían resultado en un mínimo de pérdidas. Sin embargo, la suerte no duraría mucho. A las 10,39 horas del día 19, quince Bf 110 y ocho Bf 109 despegaron de Calais-Marek se dirigieron al canal, escoltados por los Bf 109 de la JG 52. La formación cruzó la costa cerca de Dungeness su objetivo era la estación del sector de Kenley al sur de Londres.

Para confundir a las defensas, Rubensdorff había decidido dirigir el Grupo 210 en un ataque directo y atacar Kenley desde el norte. Cambió de rumbo sobre los suburbios del sur de Londres y poco después apareció un aeródromo al que identificó como Kenley. Dio la orden de atacar. Pero Rubensdorff se había equivocado seriamente. Su grupo estaba sobre Croydon, no sobre Kenley.

Un escuadrón de Hurricane, el 32.º, dirigido por el jefe de escuadrón Mike Crossley, estaba patrullando Dover a 3.000 m cuando se les informó que una incursión enemiga se dirigía a Croydon. Llegaron al aeródromo justo cuando los Bf 110 de Rubensdorff iniciaban su ataque y se lanzaron sobre ellos. Una larga ráfaga de las ametralladoras de Crossley y un Bf 110 estalló en chispas. Inmediatamente se lanzó sobre un segundo Bf 110 y ametralló su cabina de piloto, cuyo motor se detuvo. Mientras tanto, a los cañones de Crossley se había unido los Hurricane del 111.º Escuadrón, al mando del jefe de escuadrón J.M. Thompson. Thompson cogió al único Bf 110 cuando salió de su picado disparó y vio surgir trazo de metal del ala y motor de estribor del alemán. El Bf 110 efectuó un aterrizaje de emergencia en un campo y el piloto y el observador fueron hechos prisioneros.

Mientras seguía el combate aéreo, los otros Bf 110 formaron en un círculo defensivo, esperando una oportunidad de escapar. De pronto, una patrulla de Bf 109 se lanzó en picado en medio de la confusión y confundió a los pilotos de los Hurricane, quienes creyeron que era la escuadra de los Bf 110. En realidad era



Arriba: Tras una fructífera misión de bombardeo, tres Bf 110 viran y ponan rumbo hacia su base. Tras salir sus bombas, tanto el Bf 109 como el Bf 110 pasaban a su papel de caza y podían defenderse de las incursiones de la RAF. Muchos de los aviones del grupo, sin embargo, no volvieron intactos, como los demuestran los daños por fuego antiaéreo sufridos por un Bf 110 en su viaje de vuelta a Calais-Marek (arriba, centro). Arriba, extremo derecho: Un Bf 110 se dirige a su objetivo

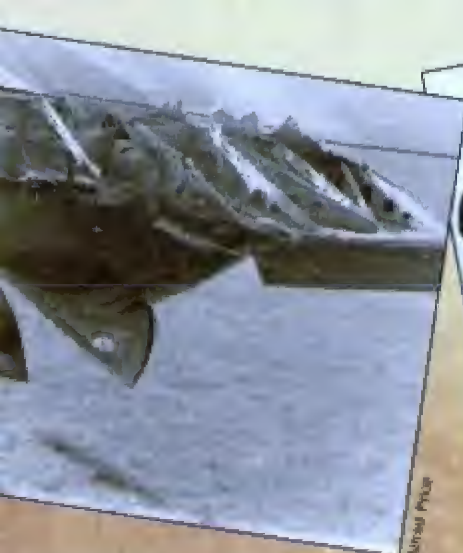
el 3.º Staffel del Grupo 210 dirigido por el comandante Hinkel. Los Bf 109 soltaron sus bombas e intentaron formar un círculo defensivo. Sobre ellos, Rubensdorff vio por fin un claro y escapó con los cuatro aviones de la patrulla. Rápidamente un pelotón de caza se le echó encima.

Sin embargo, en escuadrón sólo fue el decano, un Bf 109. Como en la costa, los alemanes fueron avistados de nuevo y la RAF se preparó y reaccionó. Una lluvia de proyectiles mataron, un paraca de fuego y el Bf 110 de Rubensdorff vio instantáneamente perder dirección. Dejando un rastro de humo negro, dio contra el suelo y se desintegró en trozos en una nube de cenizas incandescentes. Ni el Hauptmann piloto Walter Rubensdorff ni su observador habían salido.

En vuela en la base, los supervivientes del Grupo 210 hicieron memoria de habían perdido: tres bombas, los tripulantes de seis Bf 110 y un Bf 109. En total, la Luftwaffe perdió once Bf 110 y un Bf 109 aquel día que se llegó a conocer como 'Jueves Negro'.

El Grupo 210 siguió operando en el Canal de la Mancha durante la batalla de Inglaterra. Hasta finales de octubre, una vez repuestos los daños de guerra en el sur de la zona británica y Europa y, con la ayuda del mal tiempo, llegó una completa retirada de las fuerzas de





Airsail Photo



Airsail Photo

la Luftwaffe, que puso un nuevo énfasis en la idea del cazabombardero. El 15 de septiembre, la Luftwaffe había sufrido un duro golpe sobre Londres, perdieron 60 aviones, así como los que regresaron a la base con tales daños que tenían que ser desguazados; estaba claro que el Mando de Combate de la RAF tenía ganas de dejarse derrotar y así era capaz de infligir pérdidas prohibidas.

Los pilotos soltaron sus bombas, 22 de 250 kg, que cayeron hacia la City

Las nuevas técnicas de la Luftwaffe exigían maniobras de penetración con pequeños grupos de aviones con buen tiempo y maniobras de intersección con bombarderos y cazabombarderos aliados en todo tipo de condiciones meteorológicas.

Las técnicas se pusieron a prueba por primera vez la mañana del 20 de septiembre cuando 22 Messerschmitt 109 -dirigidos por ocho aviones del Gruppe 210- cruzaron la costa inglesa a 8.000 m. y se lanzaron en un largo y suave picado en dirección a Londres. A 4.500 m. los pilotos soltaron sus 22 bombas de 250 kg y éstas explotaron en la City.

Misiones asíadas constituyeron la parte principal del trabajo del Gruppe 210 durante los meses de invierno de 1940 y 1941, pero también llevó a cabo gran cantidad de trabajos experimentales con diversas combinaciones de bombas lanzadas desde alta, media y baja cota. A comienzos de la primavera de 1941, el Gruppe 210 había desarrollado técnicas de cazabombardeo con gran arte. Con la llegada del buen tiempo, los pilotos subieron una nueva ofensiva contra objetivos británicos y, a principios de mayo, toda la Luftwaffe recibió órdenes de trasladarse al este, a Polonia.

Al combatir en la vanguardia de los experimentos técnicos de la Luftwaffe tanto en la batalla de Inglaterra como en el Frente del Este, el Gruppe 210 se aseguró su puesto en la historia. Las técnicas de cazabombardeo de las que los pilotos se convirtieron en un clásico.

Fotografía principal: Cúervo BF 109 vuelan a baja cota para escapar a la detección de los radares británicos junto a la costa meridional, cerca de la bahía de St Margaret, durante la batalla de Inglaterra.





25.ª DIVISION DE INFANTERIA

La 25.ª División de Infantería se formó en Schofield, Hawái, el 10 de octubre de 1941. Apodada "Relámpago Tropical", la división recibió su bautismo de fuego durante el ataque japonés de Pearl Harbor el 7 de diciembre de 1941. Cuando terminó la Segunda Guerra Mundial, la 25.ª realizó misiones de ocupación en Japón.

Aquella tranquila existencia se vio perturbada cuando el Ejército Popular norcoreano invadió Corea del Sur el 25 de junio de 1950. A las tres semanas, "Relámpago Tropical", perfectamente equipada y escasa de efectivos, entró en línea. Los regimientos de la división desempeñaron bien su cometido en la batalla que siguió en la península coreana hasta la tregua de 1953. De vuelta en Hawái después de Corea, la 25.ª sirvió como reserva en el Pacífico durante doce años. En 1.ª Brigada fue después convertida a las Ampliaciones Centrales en Vietnam en diciembre de 1966, seguida del resto de la 25.ª a comienzos de 1966. La división se basó en Chu Chi, en la zona del III Cuerpo, al norte de Saigón, durante toda su estancia en Vietnam. Entonces, la 3.ª Brigada de la 4.ª División de Infantería pasó a formar parte de la 25.ª a cambio de su propia 3.ª Brigada, que estaba combatiendo en las zonas altas con la 4.ª División. La división se retiró de Vietnam en diciembre de 1970 y volvió a Hawái, donde continúa con funciones activas para el Ejército.

Arriba: La vocalización operacional de la insignia de hombro de "Relámpago Tropical".



La defensa de la Base de Fuego de Apoyo "Gold" por unidades de la 25.ª División de Infantería fue la mayor batalla de la operación "Junction City".

RELAMPAGO TROPICAL



TAH

La instalación de bases de fuego de apoyo interconectadas fue la clave táctica de la operación "Junction City". Se utilizaron helicópteros Chinook (superior, extremo izquierdo) y Huey (superior, izquierda) para transportar a los infantes, la artillería y la munición. Las bases de tiro de piezas de 105 mm (izquierda) fueron puntos esenciales en las operaciones



Jim Davidson

El 10 de marzo de 1967, el coronel Marshall Carl, comandante de la 3.ª Brigada de la 23.ª División de Infantería, el "Reinapago Tropical" destinó al 3.º Batallón del 22.º Regimiento de Infantería a instalar una base de fuego de apoyo en un claro de la jungla cercano a la aldea de Suoi Tre, situada en el centro de la Zona de Guerra C vietnamita. Después de que el batallón hubiese asegurado la zona de aterrizaje (ZA), los helicópteros llevarían allí al 2.º Batallón del 71.º Regimiento de Artillería y sus cañones de 105 mm. Así, el claro de Suoi Tre se convertiría en la Base de Fuego de Apoyo Coid (oro). Poco adivinaban los hombres de Carl cuando salieron hacia la nueva base que meterían más soldados enemigos en su propia defensa que en ninguna otra acción sujeta de la guerra del Vietnam.

La operación "Junction City", de la que esta acción formaba parte, tuvo lugar entre el 27 de febrero y el 14 de mayo de 1967. Para entonces, era la mayor operación estadounidense de la guerra de Vietnam. Su finalidad básica era persuadir a Hanoi de que la Zona de Guerra C, situada en la frontera camboyana y lo suficientemente cerca de Saigón como para servir de base para operaciones defensivas, ya no era un lugar seguro para el Viet Cong (VC). La Fase I, iniciada a finales de febrero, se efectuó en la mitad occidental de la zona de guerra y fue seguida en marzo por la Fase II, el asalto sobre el sector oriental. Los batallones desplegados en la Fase II eran la 23.ª División de Infantería, que tenía que operar al oeste de aquel sector, y la 1.ª División de Infantería que se centraría en la parte oriental.

El concepto de las operaciones para las brigadas de infantería consistía en instalar bases de fuego de apoyo mediante equipos aerotransportados. Los helicópteros llevarían batallones de infantería y artillería de 105 mm hasta lugares seleccionados, se instalarían

las bases y después la infantería realizaría batidas a pie por las alrededores, la artillería proporcionaría fuego de apoyo cuando la infantería encontrara contacto con el enemigo.

En las semanas previas al asalto de las dos unidades de "Reinapago Tropical" del coronel Carl, aviones C-123 habían rodeado numerosos lugares de la Zona de Guerra C con detectadores incluyendo el claro de Suoi Tre. Pero aunque los detectadores eliminaron la vegetación, no hubo o algo que yacía bajo la superficie: el VC había colocado minas previas en el claro. Los hombres que iban en los helicópteros de la brigada estaban ajenos a su existencia.

Tanto el 3/22.º de Infantería como el 2/71.º de Artillería habían concentrado en la Fase I de "Junction City", pero sin acciones de gran dimensión. Aquello cambiaría desde el instante en que los helicópteros tocaron la tierra surcada de la zona de aterrizaje. Los Huey del batallón de infantería se acercaron en columna, se detuvieron brevemente en el aire antes de descender sobre la tierra. Cuando los helicópteros se posaron, soldados del VC escondidos en los árboles lanzaron descargas eléctricas a cinco unidades minas terrestres. Las explosiones destruyeron tres helicópteros y dañaron a seis más, mataron a 15 hombres e hirieron a 28 más.

La fuerza del VC en la ZA detonó su última mina terrestre escondida, hiriendo a cinco hombres de la Compañía C

Las unidades menos expertas podrían haber estado en contacto por las explosiones de las minas y la destrucción, pero el teniente coronel John A. Bender, al mando del 3/22.º de Infantería, y los comandantes de sus compañías reagruparon a sus tropas. Cayeron contra los árboles para contactar con el VC. Los helicópteros camboyanos volaron bajo para aterrizar por encima de posiciones enemigas. Mientras el huec sobrevoló se internaba, llegaron más helicópteros Huey con el resto del batallón de infantería. Antes de ser expulsados por las tropas americanas hacia la jungla, la fuerza del VC detonó su última mina

OPERACION "JUNCTION CITY"

Montada en la Zona de Guerra C, "Junction City" fue una operación multidimensional con tres objetivos principales. El primero consistió en encontrar y destruir el cuartel general de la Oficina Central de Vietnam del Sur (COSVN). En segundo y tercer lugar, todas las unidades del Viet Cong y del Ejército norvietnamita en la zona tenían atacadas y sus campamentos base e instalaciones destruidos. La Fase I de la operación, que se iba a centrar en la mitad occidental de la Zona de Guerra C, empezó el 22 de febrero de 1967. Cinco brigadas formaron un cordón en forma de herradura y después una sexta brigada y la caballería acorazada exploraron por completo toda la zona del interior. Aunque se destruyeron grandes cantidades de alimentos y equipos, sólo tuvieron lugar dos grandes batallas, ambas en Pleik Klok. El enemigo, perdió 835 hombres en la Fase I. En la Fase II, que empezó el 18 de marzo, se realizó una exploración similar en la mitad oriental de la Zona de Guerra C. Durante los 29 días de la fase, la mayoría de los contactos fueron con pequeñas unidades enemigas. Aún así, 1.900 de los hombres de la 9.^a División del VC murieron, incluyendo 127 en Ap Bau Bang, 647 en Suoi Tre y 693 en Ap Gu. La Fase II terminó el 13 de abril, seguida inmediatamente de la Fase III, en la que una brigada anduvo por la Zona de Guerra C para mantener al enemigo inmovilizado. La operación terminó el 14 de mayo. Como resultado de la operación "Junction City", la 9.^a División del VC se vio obligada a retirarse de la guerra mientras reemplazaba sus más de 2.700 muertos. El cuartel general de la COSVN, aunque no fue destruido, fue trasladado a Cambaya, donde permaneció durante el resto de la guerra. Después de "Junction City", rara vez se planearon operaciones a gran escala, pues los norvietnamitas prohibieron desarrollar contactos relevantes con el enemigo y después concentrar la máxima potencia de fuego para destruirlo.

terrestre oculta en la ZA, hiriendo a cinco hombres de la Compañía C.

Una vez asegurada la ZA, helicópteros pesados CH-47 Chinook llegaron tras el 2.^o Batallón del 77.^o de Artillería en sus compartimientos de carga. Obligados bajo los helicópteros iban los 18 carros de 125 mm del batallón y la munición. Los artilleros, mandados por el teniente coronel John A. Vessey Jr., sacaron las púas y demás herramientas para excavar las posiciones en el suelo antes de que anocheciera. Sus suboficiales no tuvieron que aprenderles a cavar; el antiguo tablero del fuego de armas portátiles y las ráfagas de los cañoneros constituían avisos auditivos de que el enemigo no estaba lejos.

El coronel Garth envió entonces uno batallón de infantería a la ZA para aprovechar el contacto. El 2.^o Batallón del 12.^o Regimiento de Infantería. Al desmantelarse a los hombres, otros siete helicópteros fueron dañados por el fuego enemigo. Así, los hombres saltaron de los Huey, se reagruparon en secciones y compañías y se dirigieron hacia el contacto en dispositivo de combate para neutralizar al enemigo. La ZA quedó por fin tranquila y pronto se montó la base de Fuego de Apoyo (BFA) Gold.

La BFA Gold tenía la forma de una elipse achatada cuyo eje estaba orientado de noroeste a sudeste. El coronel Vessey instaló su puesto de mando cerca de su centro y el coronel Bender attachó a su infantería unos 300 m al norte. Las baterías estaban dispuestas en tres posiciones dentro del perímetro, separadas unos 120 grados para poder cubrir los 360 grados de toda la zona. Cuando se colocaron los cañones, los jefes de batería los hicieron disparar proyectiles de prueba como preparación para una acción inmediata.

Para asegurar el perímetro, el coronel Bender desplegó dos compañías de fusileros del 3/12.^o de Infantería. La Compañía A tenía la mitad derecha (oriental); la Compañía B era responsable de la mitad izquierda (occidental). Mientras el 2/12.^o de Infantería marchaba a la jungla hacia el noroeste, los suboficiales del 3/12.^o de Infantería designaron posiciones de combate y campos de tiro.

Una horda enemiga eliminó a la patrulla de la Compañía B, matando o hiriendo a todos sus hombres

La noche del 18 de marzo fue tranquila. Una parte de la fuerza permaneció en alerta constante. Las horas de luz del lunes 20 de marzo también fueron tranquilas y los comandantes hicieron trabajar a sus hombres duramente todo el día, excavando cada vez más profundamente en la tierra, construyendo refugios en todos los lugares posibles y abriendo campos de tiro frente al ataque que previeron para aquella noche.

Cayó la noche y, con su protección, las unidades de la BFA Gold enviaron patrullas de emboscada y puestos de escucha más allá del perímetro. Sus misiones consistían en alertar sobre la presencia enemiga y desactivar los movimientos enemigos dirigidos hacia el perímetro. Pero la noche siguió tranquila. Tranquila hasta las 04,30 horas del 21 de marzo. Las patrullas de la Compañía B informaron sobre movimientos alrededor de su lugar de emboscada, pero el tiempo pasó y no se oyeron más ruidos. Cuando se acercaba la salida del sol, los hombres empezaron a pensar que ya completaban otra noche sin contacto con el enemigo.

Justo antes del amanecer, los suboficiales despertaron a todos sus hombres para la "alerta" manual. Aquello era una rutina diaria para asegurarse de que todos los hombres estuvieran preparados y alertas, colocando sus armas en posiciones de disparo en los minutos previos al amanecer. Esta alerta también, que

siempre era una buena práctica, vivió sus vidas aquella mañana.

A las 06,30 horas, la patrulla de la Compañía B que había informado sobre los ruidos a las 04,00 horas se preparó para volver a la base. Cuando empezaron a trasladarse, los primeros ruidos de calma manual quedaron rotos por los fogonazos y estallidos de docenas de proyectiles de mortero de 80 y 82 mm, dirigidos contra la base. Una horda enemiga eliminó a la patrulla de la Compañía B, matando o hiriendo a todos sus hombres en cinco minutos. Otra patrulla dio con tropas enemigas a 39 m del extremo sudeste del perímetro y las inmovilizó mientras retrocedía hasta la relativa seguridad de la base de fuego.

Más proyectiles de mortero siguieron cayendo sobre la base de fuego, explotando a sólo los pocos

Ahora: El difícil trabajo de dar caso a los esquiros y bien ocultos guerrilleros del Viet Cong durante la operación "Junction City" tocó a las patrullas de combate coordinadas por radio. Ese soldado, que empalma los cigarrillos para calentar los nervios y lleva una toalla alrededor del cuello para absorber el sudor, sabe que la supervivencia de su patrulla depende de su capacidad de percibir el peligro.

UPI/German



La batalla por Suoi Tre

25.ª División

19-21 marzo 1967

La batalla por Suoi Tre, 25.ª División de Infantería, 19-21 marzo de 1967. El 22 de febrero de 1967, las fuerzas sudvietnamitas y norteamericanas lanzaron la primera fase de "Junction City", una gran batalla contra las unidades del Viet Cong en la Zona de Guerra C, al oeste de Saigón. La segunda fase de la ofensiva empezó el 18 de marzo. Un día después, tropas de la 25.ª División de Infantería norteamericana recibieron órdenes de instalar la Base de Fuego de Apoyo Global. Durante la mañana del día 21, se enfrentó a un asalto en masa.



Clave
Límite de la Zona C

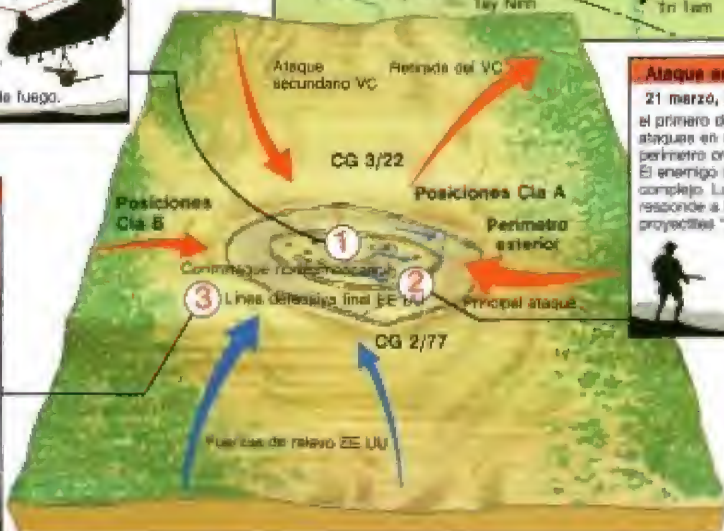
Operación "Junction City"

Zona de Guerra C, 22 feb-14 may 1967



Llega "Relámpago Tropical"

19-20 marzo Elementos de la 25.ª División "Relámpago Tropical" norteamericana son helitransportados a un claro cerca de la aldea de Suoi Tre. Las tropas de asalto montan una base de fuego.



Ataque en masa del VC

21 marzo, 06,30 El VC lanza el primero de una serie de ataques en masa contra el perímetro oriental de la base. El enemigo avanza en el complejo. La artillería responde a la amenaza con proyectiles "Colmena".



Llega el relevo

08,40 Cae el sector oriental de la base.
08,45 Los artilleros se quedan sin proyectiles "Colmena" y emplean los rompedores para mantener a raya al VC.
08,00 Las primeras unidades de la fuerza de relevo norteamericana llegan al campo de batalla.
09,30 Atrapado entre dos fuegos, el VC es expulsado de la base y se retira al norte.

de mando, los empujamos de artillería y las posiciones de combate. Los proyectiles caídos sobre el campamento se estimaron en unos 630 en pocos minutos, cubriendo el avance de la principal fuerza enemiga hacia el perímetro. Gracias a la profundidad de sus agujeros y refugios, las tropas situadas dentro del perímetro se salvaron de la comba de fuego y se prepararon para rechazar el ataque principal.

Mientras el fuego de morteros enemigos seguía, oleadas de soldados del VC cargaron por todas las bocas del perímetro. Mientras gritaban y aullaban, disparaban sus fusiles de asalto AK-47, ametralladoras, cañones sin retroceso y granadas de los RPG-2 contra las tropas norteamericanas. Al mismo tiempo, dentro del perímetro los servidores de los obuses de 105 mm elevaban sus cañones. Los equipos de morteros enemigos habían adelantado su fuego a sus tropas y estaban bombardeando el interior del perímetro. Los artilleros del 2/77.ª empezaron a hacer fuego de contrabatería sobre las armas enemigas que intentaban la brecha.

Había pasado menos de media hora. El enemigo clasificaba sus barcos cascos en los extremos noreste y suroeste del perímetro y los ataques secunda-

rios o de diversión contra las posiciones del noreste y suroeste, pero su fuerza estaba sobre todo en el este. La posición de la 1.ª Sección de la Compañía B fue invadida y el VC empezó a aprovechar la brecha. La Compañía B pidió ayuda, pero la fuerza fuera de reserva disponible era un grupo de artilleros. Estos fueron enviados a la brecha, gritando y disparando mientras corrían, y ayudaron a rechazar varios ataques en aquel vulnerable sector.

El VC siguió presionando con ondas de hombres. Ahora se pedía fuego de apoyo a las unidades de artillería de 105 mm de una base de fuego cercana. Sus proyectiles rompieron se estrellaron contra el enemigo a 100 m de las posiciones de "Relámpago Tropical". La prudente práctica de la 25.ª División (y otras unidades en aquel área) consistía en mantener las bases de fuego dentro del alcance de la artillería de 105 mm, a unos 11 500 m. Las unidades que cubrieron aquella norma lo hicieron peligrosamente. Exponer las tropas a un ataque enemigo y ser incapaces de pedir apoyo a la artillería era una locura.

La 1.ª Sección de la Compañía B, sometida a gran presión, fue rodeada y eliminada a las 07,11 horas. El resto de la Compañía B estaba en peligro. Alotom-

camente, un controlador aéreo avanzado (FAC) de la USAF se había acercado a las 07.00 horas en su avión Cessna 441 Stardog. Mediante la señal de radio "Cider 44" entró en la red radiofónica de la BFA Gold y empezó a dirigir los ataques aéreos de los cazabombarderos contra las unidades enemigas que presionaban a la Compañía B. Los bombarderos de las armas automáticas enemigas empezaron a ascender hacia el cielo, dirigidos al pequeño avión "Cider 44". El FAC maniobró continuamente mientras hablaba por radio con la base de tiro y con los cazas de apoyo. En un momento dado, su tranquilidad dejó de sonar por los altavoces y quedó en silencio. Los trazadores habían convergido en su avión, matándolo y enviando al aparato contra la jungla, fuera del perímetro.

La Compañía B empezó a quedarse sin munición y el pelotero intentaba reemplazar el consumo regular enviando tropas contra el debilitado perímetro oriental. El comandante de la compañía hizo tres peticiones. Las dos primeras fueron para reabastecerse de munición y para que le ayudasen alguna fuerza de reacción. La tercera fue para la artillería del interior del perímetro, para que emplease su arma secreta.

Esa arma era un nuevo proyectil antipersonal para los obuses, se había mantenido en secreto hasta ahora y distribuido sólo en pequeñas cantidades. La designación oficial del proyectil era XM346, pero su apodofo era "Colmena", debido a los pitidos producidos por los cañeros de diámetro de acero endurecido. Estos dardos en forma de pequeñas flechas iban en una lata de 105 mm. Cuando se disparaba, la lata se abría a corta distancia, esparciendo una lluvia mabe de dardos en un radio de 50 ó 60 m. La Colmena estaba pensada como último recurso ante ataques de unidades humanas y ahora era el momento de utilizarla.

Soldados del VC se lanzaron sobre el cañón y apuntaron sus cuatro bocas en dirección a los norteamericanos

Los artilleros de la Batería C dieron elevación cero a sus obuses, cargaron los proyectiles Colmena y empezaron a lanzar cientos de miles de dardos contra la embestida enemiga. Al mismo tiempo, una fuerza de rescate, de 30 hombres de la Compañía A y un grupo de suministros de munición cruzaron la zona de fuego en apoyo del debilitado perímetro de la Compañía B. La situación en el lado oriental del perímetro era tanja pero sostenible.

Al oeste, la Compañía A también se mantenía en sus posiciones frente al ataque del VC. A las 08.18 horas, el comandante de la compañía informó que el enemigo había abierto una brecha en el perímetro en el lado norte. Mediante cuñales sin retroceso y lanzagranadas RPG-2, el VC intentó destruir las posiciones norteamericanas.

En aquella parte del perímetro, el coronel Vessey había colocado un montaje M55 como medio de apoyo. El arma consistía en cuatro ametralladoras de 12,7 mm en un alfiler semiautomático que se podía colocar o bien en el suelo o bien en un camión. Su fuego concentrado era devastador. El M55 era un objetivo primario para el enemigo y pronto un proyectil RPG-2 alcanzó el arma, matando a sus servidores. Los tropas del VC se lanzaron sobre el cañón y empezaron a colocar sus cuatro bocas en dirección a los soldados norteamericanos. Pero los servidores de un obús de 105 mm que observaban la acción desde unos 70 m, emplearon su pieza para destruir a los guerrilleros y el montaje M55 justo a tiempo.

Mientras tanto, otros controladores aéreos avisan dos volantes la zona, asegurando el trabajo que había iniciado "Cider 44" una hora antes. Podían escucharse bombarderos en rápida sucesión para lanzar bombas

Abajo: Cuidados por radio, los servidores de un obús de la 35.ª División de Infantería "Belampago Tropical" bombardeaban las concentraciones del Viet Cong desde una base de fuego de apoyo. Conocida como medio para conseguir el control territorial de regiones conflictivas impracticables para los helicópteros, el sistema de Base de Fuego de Apoyo (BFA) consistía en una cadena de posiciones de artillería anticomunistas que dominaban los alrededores y suministraban fuego de apoyo a las fuerzas terrestres que operaban bajo su alacena. Las bases también estaban diseñadas para proporcionar apoyo mutuo para que, si una era objeto de ataque, las bases adyacentes pudiesen ayudarles en su defensa. Una base típica contenía seis obuses M101A1 de 105 mm y cuatro motores de 81 mm, además de numerosas armas de infantería para uso defensivo. Los obuses disparaban 20 tipos diferentes de munición y podían suministrar humo o iluminación además de fuego contraaéreo y antipersonal.

Mk 81 de 250 kg, Stetard blanco y naranja sobre las unidades que se lanzaban contra la BFA Gold.

El coronel Gault había alertado a sus otros tres batallones cuando llegó el primer ataque y fueron enviados en dirección a la BFA Gold. Los tres unidades empezaron a converger para ayudar a la base. Por el oeste, el 2.º Batallón de Infantería empezó a moverse campo a través a pie a las 07.00 horas. Sus hombres evitaban las carreteras y caminos, atravesando la jungla en dirección al ruido del combate. Descubrieron una curva hacia el sur y el este acercándose al perímetro por el sur. Los otros dos batallones estaban a unos cinco kilómetros al suroeste cuando fueron alertados. Eran el 2.º Batallón del 22.º de Infantería, en transportes acorazados M-113 y el 3.º Batallón del 84.º Acorazado, en carros de combate M-48 armados con cañones de 90 mm. Para llegar a la BFA Gold tuvieron que vaciar un arroyo que bloqueaba el camino, y aquello llevó tiempo.

Pero el tiempo se estaba agotando en la BFA Gold. El enemigo parecía tener interminables cantidades de hombres e inagotada munición. A las 08.40 horas el perímetro se encogió ante la presión enemiga. Todo el segmento se había retirado a una línea defensiva secundaria en torno a las posiciones de obuses. El enemigo estaba a tiro de piedra del punto de mando del 3.º Batallón de Infantería y las granadas llovían sobre él. También estaban a cinco metros de la enfermería del batallón, donde se atendía a las bajas bajo el fuego enemigo.

Las acciones continuaron en pausadas, aunque el VC estaba a 15 ó 20 m del perímetro disparando contra el todo lo que tenía a mano. Ahora era el momento de que los soldados norteamericanos usasen el arma secreta o perderían. Todos los demás servidores de obuses de 105 mm empezaron a disparar proyectiles Colmena contra los amontonados enemigos. Los FAC enviaron ataques aéreos a 60 m de las posiciones norteamericanas, que sufrían muchí-

Keystone





Izquierda: El jefe de una sección de la 25.ª División de Infantería, con la insignia del "Relámpago Tropical" visible en su hombro, pide fuego de apoyo durante una misión de combate. Derecha: En respuesta a una petición, un artillero ajusta los elevadores de puntería de un obús de 105 mm con las nuevas coordenadas radiadas desde la zona de batalla. Abajo, derecha: Medio sumergido en el barro y rodeado de equipos inutilizados, un soldado se mantiene pegado al terreno para evitar a los francotiradores del Viet Cong. Inferior, derecha: Los casquillos salen expulsados del M16 de un soldado cuando éste replica el fuego enemigo.





Tin Paga

das con mubes de humo colorado. Miles de proyectiles de los cañones de 100 y 155 mm de los batallones de artillería se escuchaban como el enemigo alrededor de todo el perímetro.

El sol llevaba sobre el horizonte sólo dos horas y el aire corría las tayas a través de las nubes de humo y polvo que surgían de la BFA Gold bajo su calor. Los hombres sudaban, vociferaban, reían y lloraban mientras miraban uno y otro ataque. A las 08:45 horas, los sobrevivientes del 2/77° de Artillería habían agotado toda su munición de Colombia y disparaban proyectiles recuperados a bocajarto contra el enemigo.

Justo cuando la situación parecía más oscura, a las 09:00 horas los elementos iniciales del 2/13° de Infantería surgieron de la jungla al sur de la BFA Gold. Dispararon contra el VC desde arriba, atravesando paso por el perímetro para combatir con los soldados de la Compañía 2, asustados por el humo. Entonces el coronel Sender ordenó un contraataque en aquel sector, y finalmente el VC siguió atacando pero con menos intensidad.

Fue entonces cuando las unidades mecanizadas, algunas 1 500 al número, acabaron de vadear el arroyo y se desplegaron en línea. Atacaron a las 09:12 horas, surgiendo de la jungla en terreno abierto con todos sus cañones en funcionamiento. Los proyectiles de 90 mm de los carros y las ametralladoras de 12.7 y 7.62 mm de los transportes cruzaron M-113 cayendo sobre el VC que los atacaba y lo rodeaban, abriendo brechas en sus filas.

Aquello significó la inflexión. Pronto los comandantes del VC ordenaron una retirada, y sus unidades empezaron a retroceder. A las 09:30 horas, se rompió el perímetro original. Las unidades mecanizadas y acorazadas se lanzaron en persecución del

Antiba: Dos horas después de la batalla por la Base de Puesto de Apoyo "Gold", un soldado de la división "Relámpago Tropical" contempla los cuerpos de dos miembros del Ejército norvietnamita. Fueron abatidos por el carro M48 visible en el fondo, antes de que a su vez fuese inutilizado. La acción tuvo lugar en la plantación de caucho de Michelin, situada al este de la ciudad de Tay Ninh en la Zona de Guerra C, un área que fue escenario de intensos combates durante varias fases de la guerra.

enemigo en dirección al noreste y se pidieron así que avancen y bombardeen de artillería sobre sus rutas de retirada.

La BFA Gold había resistido. El combate había terminado y, a las 13:00 horas, los helicópteros aterrizaban para evacuar a los heridos y llevar munición.

El enemigo había sido el 272° Regimiento de Cho que del VC reforzado por el batallón de artillería U-60. Los documentos hallados en los cadáveres revelaron el terreno y el modo de plan, para el ataque diurno. Sin embargo, en lugar de eliminar a la BFA Gold, el 272° fue aniquilado. Pierde 645 hombres sólo en el combate. Seis de sus soldados fueron capturados, junto con 150 armas de todo tipo. Muchos de los enemigos murieron y sus armas fueron inutilizadas con los mortales dardos de acero de los proyectiles Celmara. Los restos del 272° fueron que retirarse a Camboya para reorganizarse.

Los pérdidas estadounidenses fueron de 31 muertos y 109 heridos en acción. La fecha había sido ganada por los hombres del 2/72° de Infantería y el 2/77° de Artillería porque actuaron con completa coordinación.

Sus comandantes, veteranos de la Segunda Guerra Mundial y del conflicto de Corea, les habían hecho abrir senderos y construir refugios en las posiciones de combate. Se había instalado un sistema de alerta temprana y montado perímetros primario y secundario para su uso. Se había dispuesto de fuego de apoyo artillero y otros con el que replicar en el momento necesario.

La batalla de la Base de Puesto de Apoyo Gold fue una acción en la que casi todos los hombres combatieron bien. Tan bien actuó el conjunto que no tuvo lugar ningún acto individual de heroísmo, todos tuvieron su parte en la victoria.



Gr. Lillmore

RLI-

COMANDO DE APOYO





COMANDO DE APOYO

A finales de abril de 1979, soldados del Comando de Apoyo de la Infantería Ligera rodesiana realizaron una operación relámpago fronteriza contra campamentos guerrilleros en Mozambique.

Durante la primavera de 1979, la atención del mundo occidental se centró en Rodesia. Era época de las tempestades electorales de abril, una contienda democrática que resultaría en el nombramiento del obispo Abel Muzorewa como primer presidente negro.

Según los informes de aquel entonces, fue la época relativamente pacífica en medio de un perio-

do turbulento de la guerra africana. Ni siquiera las fuerzas armadas de Robert Mugabe y Joshua Nkomo en el Frente Patriótico (PF) pudieron disputar a las fronteras y esquinas de Rodesia de qué formasen colas en los colegios electorales. Pero para los residentes en la selva abril fue un mes realmente lleno de acontecimientos. El hecho de que las elecciones tuviesen lugar con tanta tranquilidad fue de las fuerzas de seguridad rodesianas.

Se les había advertido para que se preparasen un aumento en la actividad terrorista durante el período de votaciones. Las fuentes de información habían indicado que el PF había mantenido un considerable número de espartos guerrilleros en reserva para manejar la oscuridad. Por ello se envió al Comando de Apoyo del 1.º Batallón de la Infantería Ligera rodesiana el lunes 2 de abril. Se demandó a un pequeño grupo de comandos para que diesen protección a algunos de los colegios electorales más vulnerables y el resto de los hombres se dividió principalmente en dos grupos: Fuerzas de Reserva. Uno de ellos marchó a Grand Reef, cerca de Umtata en el este de Rodesia, mientras que el otro fue a Inyanga, 96 km al norte.

El comando empezó pronto a tener una serie de encuentros con los guerrilleros que, hasta entonces, solían terminar en un alto número de víctimas enemigas frente a unas pérdidas mínimas en las fuerzas de seguridad. La formidable reputación de la Infantería Ligera rodesiana (RLI) había sido más que suficiente para hacer que el adversario retrocediese y saliese corriendo durante el combate. Sin embargo la última ofensiva del ZANLA mostró una determinación inédi-



F. Terrell



F. Terrell

Tras la disolución de la Federación Centroafricana en diciembre de 1963, las secciones de armas de apoyo de batallón y de especialistas del Ejército rodesiano operaron como unidades independientes bajo el mando de una compañía de plana mayor (después rebautizada Grupo Base). Durante 1964, la Infantería Ligera rodesiana (RLI) se volvió a formar como batallón de comandos y se decidió reunir las armas de apoyo en un grupo. Como consecuencia, el 1 de enero de 1965 se formó oficialmente el Grupo de Apoyo bajo el mando del capitán A.P. Stephens, con el sargento de color Harry Bittorf como jefe del Grupo C. Tras numerosos cambios estructurales, la intervención del

comandante Pat Armstrong resultó en la conversión definitiva del Grupo de Apoyo en el Comando de Apoyo el 6 de enero de 1975. La RLI pasó a ser un batallón de comandos aerotransportado al año siguiente, y los primeros veinticuatro hombres del Comando de Apoyo se entrenaron en paracaidismo en marzo de 1977. La estructura final del Comando de Apoyo comprendía una plana mayor y mando y cuatro secciones: morteros, zapadores de asalto, reconocimiento y comunicaciones.

El comando era responsable directo de proporcionar al batallón fuego de apoyo y recursos especializados tanto en la guerra convencional como en las operaciones antiguerrilleras. La insignia de unidad consistía en un águila que empuja con sus garras un telescopio (que simboliza la función de reconocimiento) y una granada de mortero de 81 mm. Se adoptaron varias águilas como emblemas de la unidad y mascotas oficiales.



Página 324: Arriba: Miembros de la Sección de Reconocimiento del Comando de Apoyo posan para el fotógrafo antes de partir para la incursión de Mozambique. Abajo: Una patrulla fronteriza de la RLI. El soldado en primer plano está armado con una ametralladora ligera RPK capturada.



F. Terrell

ta: en los tres primeros días de su marcha por la selva, la unidad con destino en Grand Reef perdió un hombre y le hirieron a otro. Por ello se planeó una operación a gran escala en un intento de eliminar la actividad enemiga en la zona que les correspondía. El 11 de abril, elementos del Comando de Apoyo y del 3.º RLI, junto a un destacamento de los Fuzileros Africanos Rodesianos (RAR), fueron enviados para atacar un complejo de cinco campamentos en el que se pensaba había unos 250 guerrilleros. Pero, en el mismo momento, mientras los paracaidistas rodeaban la zona de salto (ZS), se descubrió que los fuerzas de seguridad habían llegado demasiado tarde. Los campamentos ya estaban desiertos. Para mayor desilusión, se les ordenó regresar. Volvieron a Grand Reef, donde se les reforzó con el destacamento de Inyanga.

Hubo pocas oportunidades de acción durante los días siguientes y el comando sólo recibió un par de órdenes de salida, que además resultaron infructuosas. Cuando ya parecía que su sola presencia había disuadido al enemigo de actuar, éste asió rápida y duramente. El comando de Grand Reef participó durante varios días en un intenso combate durante el que el Pelotón de Morteros perdió tres hombres. Esto redujo la fuerza efectiva de la unidad a sólo 13 hom-

bres. La situación se consideró lo suficientemente seria como para dar a los supervivientes cuatro días de descanso y retiro en Salisbury. Allí, el 26 de abril, multitudes de africanos celebraban la subida al poder del abuelo Muzorewa. Aunque las elecciones ya habían pasado, la guerra en la selva continuaba.

A su vuelta al cuartel de la RLI en Cranborne, los hombres del Pelotón de Morteros fueron recibidos con una pila de armas y municiones comunistas capturadas. Sus sospechas quedaron confirmadas al ver cómo se cargaba este material en los camiones que lo iban a transportar a la selva. Al día siguiente, de vuelta en Grand Reef, se equipó a varios hombres con ametralladoras ligeras y lanzagranadas RPG-7. Al resto del comando se le ordenó coger toda la munición y granadas que pudieran llevar encima. Los fusileros llevaban cada uno hasta 10 cargadores de munición de 7,62 mm y 100 proyectiles más, que hacían un total de 300 cartuchos por cabeza. Los hombres se equiparon con granadas de diversos tipos. Los operadores de ametralladoras embarcaron sus tripulancias de tela con munición y distribuyeron más comida entre los fusileros. De modo similar, los que llevaban RPG repartieron sus proyectiles de 40 mm. Nadie quedó libre de llevar carga adicional, ya fuese munición, una radio o botiquines.

La Fuerza Aérea rodesiana sometió al objetivo a un bombardeo de precisión previo

Aunque no se les había dado ninguna pista sobre este repentino aumento de actividad, ninguno se sorprendió cuando, la tarde del 28 de abril, fueron llevados por aire al aeródromo de Bulalo Range, en la frontera oriental de Rodesia y Mozambique. Aquella noche, los oficiales de información les proporcionaron detalladas instrucciones. Explicaron que se había localizado un gran complejo militar unos 50 km en el interior de la selva mozambiqueña. Aunque las fuerzas de seguridad habían concluido con regularidad esa importante zona, ahora ésta había sido deliberadamente abandonada. Según lo esperado, el resultado fue un flujo de guerrilleros del ZANLA que se agrupaban para una marcha armada hacia Rodesia. El repentino descenso de hostilidades tras las elecciones había traído al momento apropiado para atacar el ZANLA en su propio terreno. Esta misión había tocado al Comando de Apoyo.

Según sus fuentes de información, entre los reunidos en el campamento de Chruschchev había al menos dos miembros de la alta jerarquía del ZANLA identificados por sus distintivos uniformes de camuflaje, con la hoz y el martillo en la insignia del cuello. Las informaciones señalaban también la presencia de conversos militares del Eze en las cercanías. En esta operación altamente secreta, las órdenes incluían traer de vuelta todos los oficiales de alto rango que se pudiesen apresar. Al mismo, se esperaba capturar un guerrillero ZANLA al que se pudiese interrogar. También se les ordenó destruir todo el equipo que no pudiesen llevarse del campamento.

La Fuerza Aérea rodesiana sometió al objetivo a un bombardeo de precisión inmediatamente antes del asalto, que se inició en el momento que el último reactor soltó sus bombas. Mientras elementos del comando atacaban el campamento, un "grupo de bloques" colocaría una mina terrestre experimental en la carretera de aproximación al campamento. Los detalles referentes al mecanismo de este artilugio se mantenían en secreto y su futuro dependería de su actuación durante la incursión. Al final, quedaría claro que las vidas de los comandos también habían dependido del funcionamiento de la mina.

izquierda: Soldados de la RLI a cargo de una ametralladora pesada de fabricación soviética Degtyarev de 12,7 mm en un campamento base durante una operación fronteriza. Izquierda, inserto: Soldados rodesianos echan una pequeña siesta entre operaciones superiores y arriba: Una de las claves de las operaciones de la RLI fue la velocidad en el despliegue que proporcionaron sus helicópteros Huey "Cheetah".

CAMPAMENTOS

A finales de los años setenta había dos movimientos guerrilleros operando contra las fuerzas de seguridad rodesianas: el Ejército de Liberación Nacional Africano de Zimbabwe (ZANLA), ala militar de la Unión Nacional Africana de Zimbabwe (ZANU) de Robert Mugabe, y el Ejército Revolucionario Popular de Zimbabwe (ZIPRA), brazo militar de la Unión Popular Africana de Zimbabwe (ZAPU) de Joshua Nkomo. Aunque existía una fuerte rivalidad entre el ZANLA y el ZIPRA, estaban considerablemente unidos bajo el seno del Frente Patriótico (PF). El ZANLA era equipado en gran parte por China, mientras que el ZIPRA recibía su suministro de armas de la Unión Soviética y la EDA. La existencia y apoyo recibidos de los estados negros africanos vecinos facilitó a Nkomo la instalación de bases en Zambia, Mozambique y Zimbabue, proporcionando lugares similares a los seguidores de Mugabe.

La ofensiva guerrillera empezó en diciembre de 1972. Mientras avanzaba la guerra, los consejeros militares comunistas llegaron a Zambia y Mozambique y participaron activamente en la construcción de complejos militares fortificados. Estos campamentos se utilizaban como centros de entrenamiento y bases temporales para los guerrilleros que iban de camino hacia Rodesia.

Trincheras bien construidas y zanjas proporcionaban a sus ocupantes unas sólidas posiciones defensivas, y emplazamientos con sacos de arena protegían a los cañones antiaéreos. Las primeras grandes incursiones al otro lado de la frontera (realizadas por Rodesia) empezaron en 1977 con un masivo asalto sobre Chibuto y Tumbes, en Mozambique. En marzo de 1978 se lanzaron incursiones a gran escala contra Zambia.

En el último año de la guerra tuvieron lugar varias incursiones, incluida una muy sonada operación de cinco días en octubre de 1979, en la que los rodesianos neutralizaron con éxito el gran complejo militar de Chimoio, en Mozambique.

Sequizar 55 hombres fuertemente armados y se necesitaron dos helicópteros Huey "Cheetah" y ocho Alouette III (los "G-Cars") para transportarlos a la zona del objetivo. La cobertura aérea lo proporcionaban tres "K-Cars" (helicópteros cañoneros de mando) y dos aviones Cessna Lynx. Un ruso a baja con los llevó a unos pocos kilómetros del objetivo. Sin embargo, todo lo que podían ver desde allí en el horizonte era un espeso velo marrón que flotaba en el aire sobre aquel paisaje verde y llano. Al acercarse, pronto quedó claro que aquella "tubline" de extraña apariencia era en realidad una acumulación de humo producido por los cohetes y bombas de su cobertura aérea. Desde uno de los helicópteros, sus tripulantes distinguían de vez en cuando aéreas del campamento. Estaba perfectamente protegido por una faja de árboles y espesa maleza entre los cuales se elevaban ocultas nubes hinchadas de denso humo. Tres aviones uno de estos nubes viraron cerca de un cañón antiaéreo que aun disparaba. Rozando con la aglomeración de árboles, el helicóptero siguió su descenso. De



F. Terrell

repente el "Cheetah" bajó casi verticalmente y los hombres saltaron sobre la alta hierba amarilla que rodeaba el campamento. Segundos después, todos los helicópteros habían desaparecido.

Mientras los oficiales de los comandos empezaban a recuperarse del mareo de un largo viaje en helicóptero, pronto se dieron cuenta de que aquel aparente silencio era solo engañoso. El silencio sonó de explosiones de minas de arena portátiles conectadas en línea entre el que parecía el escandaloso chuperrito producido por las bombas que dormaban árboles y matorrales. Cada pocos minutos aparecía un avión de ataque Hunter arrojando el cielo a baja esta mientras arrojaba algunas que otro blanco. Los cañones antiaéreos replicaron a los aviones hasta que fueron silenciados en uno de los ataques. La zona seguía resonando con los disparos de fusil mientras los comandos aseguraban rápidamente la zona.

Los explotadores comenzaron rápidamente y empezaron a avanzar con precaución. Su primera visión del campamento consistió en una zona improvisada a la manera de un grupo de árboles. Había varios guerrilleros muertos alrededor de una serie de altas estacas en las que aún había comida reciente, evidencia de la rapidez del asalto.

En las afueras del campamento, el comando mató a numerosos guerrilleros del ZANLA, la mayoría de los cuales estaban desarmados y desorientados a causa del bombardeo preliminar. De hecho, sin tanta arma como "Café" un explosivo repartido por la

Abajo: El Comando de Apoyo se prepara para entrar en Mozambique el 25 de abril de 1979. Izquierda: Recorrido contra el humo provocado por la explosión de una granada. un soldado rodesiano avanza durante la incursión. Arriba: Los servidores de un monarca de la ELL en acción. Abajo, derecha: Miembros de la Sección de Reconocimiento en la base del ZANLA. Derecha: Colocación de una mina.



G. Gilmore

NOTA: As condições gerais estão presentes
segundo o plano de trabalho
anexo ao edital.

Fueron que toda la dotación estaba en las torres, las decoraron todas las paredes y decir que el fuego se consumió para poder penetrar en el interior de la base del ZAN LA. Esta acción se le atribuyó como organización de comunistas, por lo tanto, los sirios y libanes todos ellos, bien conocido y reconocido. El apoyo yuda por todas partes. En que año, había un gran número de chicos del Ejército sirio en las ciudades sobre el mar, como en los campos de refugiados. Los chicos sirios, libanes, y otros, como en el campo de uno de ellos, había un guerrillero ZANLA, mujer, se quedó atrapada en el campamento del campamento, parcialmente hundido. Debía haber estado en el momento del asalto y el arma cubría en su caída su torso desde la cabeza hasta la cadera.

Tres días a seguir los humilleros serán para destruirlos los embudos en los frentes, al resto de las cooperativas avanzó un poco más hasta llegar a su elaborado sistema de riego. Sólo había un modo de demostrar el verdadero potencial de lo que todavía en sus pines. Los humilleros en un punto que en un experimento de operación que extraordinariamente quedaba fuera del contexto de la guerra moderna. Los rincheros habían sido oídos varios en sus zonas que antes creían que eran cada poco menos. Haba que tener que hacer un poco de trabajo.



Rodesia

nado, a fin de embestarnos o los hicieran de uno en uno. La mina resonó con el estallido de granadas y las ocasionales ráfagas de disparos mientras los comandos avanzaban en marcho. Mientras aseguraban el objetivo, los hombres cazaron una variopinta variedad de armas portátiles y equipos pertenecientes a los guerrilleros. Pronto resultó evidente que el ZANLA había abandonado las municiones mucho antes de la llegada de los etíopes.

Descubrieron muchas otras armas que debieron ser abandonadas con pena por los guerrilleros durante su huida. Habían dejado algunas bombas apoyadas en ramas y con los cables apuntando a las tropas etíopes. Se lanzó a los Chechels, y se les cargó con inmensas cantidades de fusiles AK y Simonov SWS, granadas y munición. También arrojaron un montaje antitank de 127 mm y tres de 145 mm, hasta la Z.A. Lo que no podían llevarse lo destruyeron.

Tras varias horas, llegaron al límite exterior de las defensas del campamento, donde se detuvieron para desarrollar un plan. Su oficial en jefe, un comandante, supervisó toda la operación desde su T-Car, por encima del campamento. Poco después de que diese

la orden de detener el avance, un pequeño grupo localizó una caja de instrucciones de guerra escondida bajo un montón de ramas. Uno de los hombres abrió con cuidado la caja, atento a la posible existencia de una trampa, y ante él apareció un puñado de papeles mecanografiados. También encontraron unas pocas pistolas que sólo contenían cargadores vacíos. Calcularon que la persona encargada de cuidar aquellos artículos los había cambiado aproximadamente antes de huir entre la maleza. Querían saber qué hace esa persona, había considerado, de modo erróneo, aquella media docena de pistolas más valiosas que la caja de municiones. Tras su examen, éste reveló una información de incalculable valor, una lista de nombres de guerrilleros, con sus nombres tribales y los tipos de armas individuales que llevaban, junto a los números de serie de su insignia. También había mensajes escritos a mano y cartas personales además



Arriba: Todo ha acabado. Varios guerrilleros del ZANLA sacan armas sobre el polvo tras un salvaje encuentro con la RLD. En último término se distinguen una de las casacas típicas de las posiciones defensivas construidas por el ZANLA para proteger sus campamentos. Abajo: Los trozos de la victoria. Soldados de la RLD posan sobre un carro T-55 capturado.



de una sorprendente colección de fotografías que mostraba personal uniformado del ZANLA en compañía de lo que parecía ser instrucciones militares secretas o mensajes personales.

El hallazgo reveló la certeza de que se estaban acercando a los hombres a los que se les había ordenado capturar. Sin embargo, su oficial en jefe les ordenó abandonar la búsqueda y volver a la Z.A.

Lo mismo era uno de los dos artículos que tenían que ser sacados por alto de la zona aquella tarde. Sin ellos sobrevivió un convoy de camiones de tropas del FRELIMO tras su desfilicio a ellos. Sin embargo los etíopes coincidían por el grupo de bloqueo habían triunfado. Al menos una había explotado bajo el peso de un camion completamente cargado, destruyendo así temporalmente al contrabando transnacional. El comando fue informado de ello a su vuelta a Ndessa. También se les reveló que su comandante había retrasado su vuelo hasta la mañana siguiente debido a los peligros que implicaba el vuelo de helicópteros sin ayuda de sistemas de navegación nocturna adecuados.

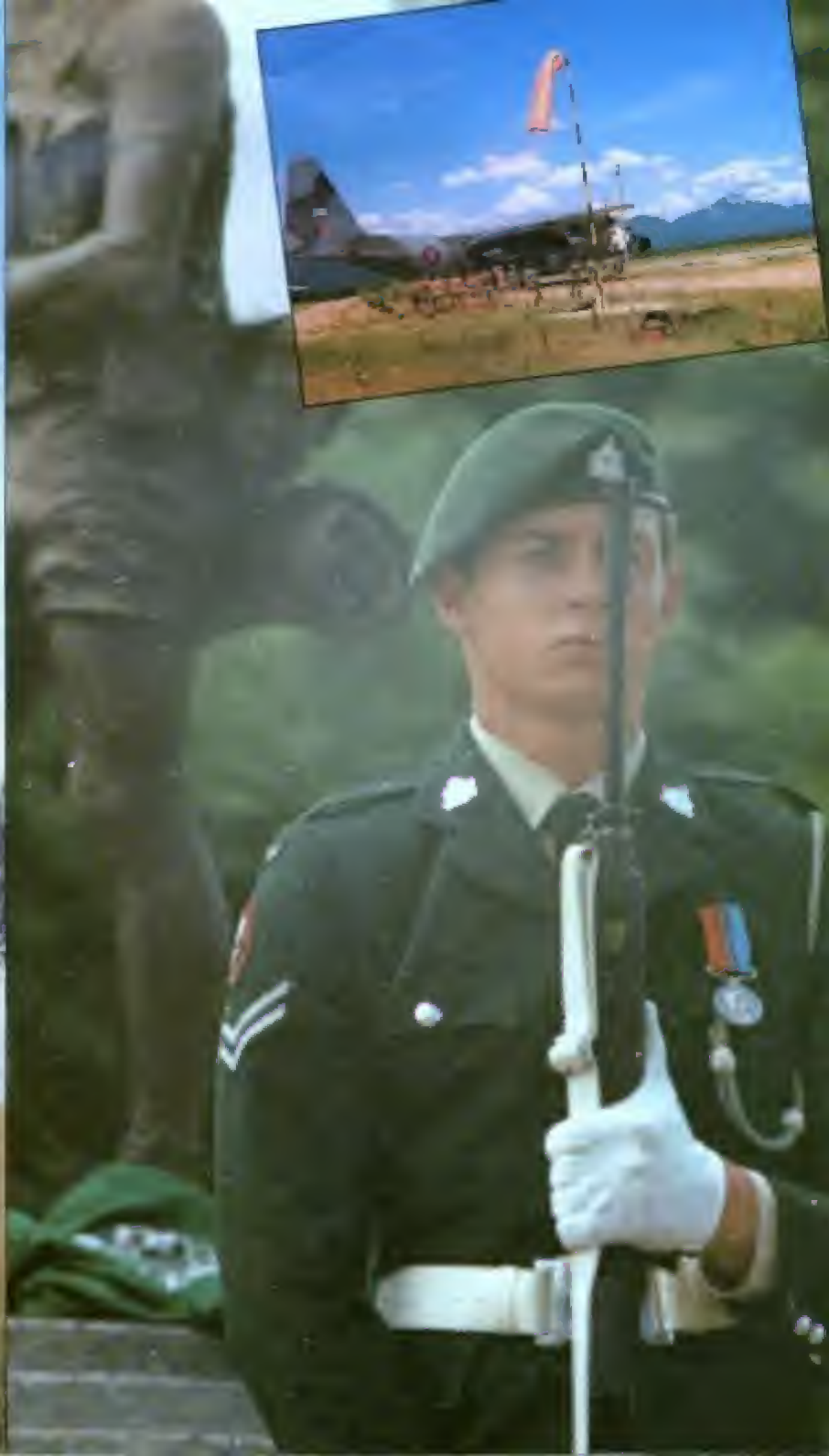
Pocos días después de la incursión, la Kuria Especial de Inteligencia les informó que su misión había sido un éxito. Fue una desgracia que no consiguieran traer de vuelta algún guerrillero vivo, pero el contenido de la caja de instrucciones había proporcionado mucha información valiosísima. También se había descubierto, aunque demasiado tarde, que una gran fuerza de guerrilleros del ZANLA había salido del campamento la noche previa al ataque. Aun así, el hecho es que cuatro docenas de hombres habían entrado en un puesto fuerte enemigo, despojado la zona y habían permanecido allí todo el día sin sufrir ni una sola baja. El ZANLA, por otra parte, sufrió al menos 28 muertos.

Curiosamente, muchos de los guerrilleros que habían escapado al comando fueron enviados contra el mismo dos semanas después. Tras una salida de rutina el 14 de mayo, en la que el comando intentó capturar a 21 etíopes, los prisioneros del ZANLA revelaron que su unidad incluía varios oficiales de alto rango y muchos otros que buscaban de llegar vía Mozambique. Otra operación frontal que días después culminó con un combate de un día de duración con los restantes miembros del grupo. De los guerrilleros capturados, diez llevaban prendas de camuflaje etíopes. ¿Era una mera coincidencia que sus uniformes, con la bot y el mortero en la insignia de cuello, fuesen idénticos a los identificados poco antes del asalto al campamento el 28 de abril?

Derecha, truenos. A finales de 1979 la ofensiva operacional de la RLI llegó a su fin con la intervención de la fuerza de control de la Commonwealth. Un grupo de soldados de la RLI observa la llegada a Rodésia de un transporte Hercules de la RAF Derecha: Un cabo de la RLI presenta armas en la ceremonia inaugural de "El Soldado", un monumento dedicado a los muertos de la RLI. Esta estatua, de 300 kg, de un soldado equipado para las operaciones de la selva se encuentra en la República de Sudáfrica.



F. Terrel



Los pilotos del 332.º Grupo de Caza, la única unidad de la USAAF compuesta por hombres de color durante la Segunda Guerra Mundial, adquirieron gran renombre por la precisión de sus bombardeos en picado y su arrojo en combate.

Durante los años transcurridos entre diciembre de 1941 y agosto de 1945, la Fuerza Aérea del Ejército de Estados Unidos (USAAF) entrenó unos 38 000 pilotos de caza guerra. Teniendo en cuenta que cada hombre era el producto de un programa de adiestramiento altamente profesionalizado, esta cifra fue, y sigue siendo, impresionantemente impresionante. A pesar de las enormes pérdidas humanas, 450 de estos hombres pudieron sobrepasar a las tropas de su entrenamiento y adquirir una gran reputación como excelentes pilotos de caza. Con la demostración de sus habilidades de combate sobre el Mediterráneo, los pilotos de Tuskegee se ganaron el respeto de sus colegas blancos mediante su ejemplo, a pesar de la poca o nula atención de la prensa.

Las estadísticas de combate de los pilotos de Tuskegee hablan por sí mismas. Destruyeron 408 aviones enemigos, incluido las cuatro últimas victorias conseguidas por las fuerzas aéreas norteamericanas en el escenario del Mediterráneo. Estos honores equivalen a unos 10 000 salidas en el transcurso de 1 578 misiones, 200 de las cuales fueron como escuadras de



PILOTOS DE TUSKEGEE

Mandado por el coronel Benjamin Davis (extremo izquierdo), el 332.º Grupo de Caza recibió su primer destino de combate con la 15.ª Fuerza Aérea del Ejército (cuya insignia aparece en la parte inferior izquierda de la página anterior). Derecha: Mientras un P-51 Mustang se prepara para una salida, los "hombres pájaro negros" del 332.º Grupo de Caza posan ante la cámara (abajo).

W. D. P. / AP



W. D. P. / AP

bombarderos dentro de territorio enemigo. Estas ideas se convirtieron sin perder ni un solo bombardero. Además, los pilotos de Tuskegee dieron cuenta de cuatro de los ocho aviones Messerschmitt Me 262 derribados por la 15.ª Fuerza Aérea del Ejército (AAF) norteamericana. De modo increíble, estos logros se gustaron a través de un programa de entrenamiento que consistía tanto de apoyo político como de un equipo jurídico al día.

La base primaria para el adiestramiento fue la de Tuskegee, situada cerca del campo bombardeo, en Alabama, y los primeros cursos fueron enviados a la escuela de vuelo del Ejército el 10 de julio de 1941. El plan original consistía en la formación de una unidad, el 99.º Escuadrón de Persecución, a partir de esta cantina original de 400 hombres. Los aviones destinados inicialmente al escuadrón fueron seis entrenadores primarios Boeing PT-13, cuatro Vultee BT-13 y cuatro entrenadores básicos North American AT-6 Texan. Cuando estos aviones llegaron al 99.º, eran viejos y necesitaban reparaciones.

El 18 de febrero de 1942 se aprobó una segunda unidad, a la que se llamó 99.º Escuadrón de Caza. Ocho meses después, esta unidad constituirá la base del 332.º Grupo de Caza, el primer grupo de hombres de color en la historia de las fuerzas aéreas

norteamericanas. Pero mientras tanto, el 99.º Escuadrón de Persecución siguió preparándose para el combate. El avance fue rápido y, cuando el secretario de la Guerra norteamericana, Henry Stimson, visitó las instalaciones de Tuskegee a finales de febrero de 1942, quedó impresionado con lo que vio. Así lo testimonió: "Esta unidad es magnífica, superior a la media". Ses semanas después, el 15 de abril, el escuadrón, recién designado de carácter a Grupo Stinson, en Nueva York. Por fin, había llegado la oportunidad de actuar: al escuadrón fue destinado a Camblanca, en Marruecos.

La moral se fortaleció cuando la unidad tuvo que ir a equiparse con aviones Curtiss P-40L Warhawk, una considerable mejora sobre los entrenadores lentos y primarios anteriormente utilizados por los pilotos. El escuadrón fue destinado al 27.º Grupo de Caza (FG), una unidad experimentada y muy variada en las técnicas de bombardeo en picado. El grupo desarrolló rápidamente un buen espíritu de equipo y el 28.º Escuadrón de Persecución desafió con frecuencia a los North American A-36 (una versión de ataque al suelo del P-51 Mustang) del 27.º FG en combates aéreos simulados.

El 31 de mayo de 1942, el escuadrón llegó a Fordjoun, en el norte de África, para cumplir la fase

PROBLEMAS RACIALES

En sus planes de expansión bélica de contingencia, el Cuerpo Aéreo del Ejército norteamericano no tenía pensado incorporar negros a sus filas. Sin embargo, había un programa de entrenamiento "separado pero equivalente" en el Instituto de Tuskegee, Alabama.

Una de las principales figuras políticas que ayudó al intento fue el senador Harry S. Truman. Este contó con el apoyo de la señora Eleanor Roosevelt, y su presión conjunta contribuyó a la legislación que apoyaba la integración de los negros en el Programa de Entrenamiento de Pilotos Civiles. Este fue el recurso que hizo que los escuadrones de pilotos se entrenaran para el combate en la base aérea de Tuskegee. Sin embargo, cuando el número de oficiales negros aumentó, creció la tensión racial. En opinión de algunos oficiales de alto rango, ningún oficial negro debía estar en posición de dar órdenes a los blancos. Semejante prejuicio tuvo una corta existencia gracias a las actuaciones de muchos pilotos negros muy capacitados. En junio de 1946, el presidente Truman utilizó la legislación recientemente aprobada por el Congreso para integrar a los negros en las Fuerzas Armadas norteamericanas.

Desde 1946, la Fuerza Aérea ha avanzado enormemente en la igualdad de oportunidades. En 1970, Daniel "Chappie" James alcanzó el empleo de general de brigada. James llegó a ser general de cuatro estrellas, el más alto rango alcanzado por un oficial negro en la Fuerza Aérea norteamericana. La actual situación del oficial negro sigue mejorando. Las cifras publicadas a finales de 1980 mostraron que había casi 1 000 oficiales de color en la USAF. Sin de ellos se abre generaliza

final del entrenamiento táctico. Fue allí donde los pilotos conocieron al famoso coronel Philip Cochran, cuyas increíbles hazañas en los cielos norteamericanos se habían hecho legendarias en pocos meses. Tras volar con el 99.º Escuadrón de Persecución en varias ocasiones, Cochran dijo de los pilotos de Tuskegee que "son pilotos natos de bombardeo en picado". Las primeras salidas de combate del escuadrón correspondieron a dos P-40 acompañados de seis A-36 del 27.º FG. Esta combinación estaba destinada a proporcionar al 98.º una excelente instrucción con algunos de los mejores pilotos de las fuerzas aéreas norteamericanas. Levantar al combate a todo el escuadrón en masa hubiera resultado un desastre.

Cuando los Aliados empezaron a concentrar sus esfuerzos contra Sicilia, el 89.º fue rebautizado 324.º FG. La primera misión del grupo fue escoltar bombarderos rumbo al sector occidental de Sicilia. Mientras operaban desde El Hierro, en el norte de África, los pilotos de Tuskegee se vieron en el grueso de la acción. El 2 de julio de 1943, el escuadrón consiguió su primera victoria. El teniente Charles Hall la contó posteriormente:

"Era mi octavo minuto y estábamos escoltando unos B-25 durante un bombardeo, justo después de que los bombarderos soltaran sus cargas, yo avisté dos Fw 190 que los seguían. Me dirigí hacia el espacio que había entre los cinco y sus blancos, como guiando a uno por dentro de los 190. Después una larga ráfaga y vi cómo mis transderas se elevaban al segundo cielo. El estaba virando a la izquierda pero, de pronto, cabeceó y se dirigió al suelo".

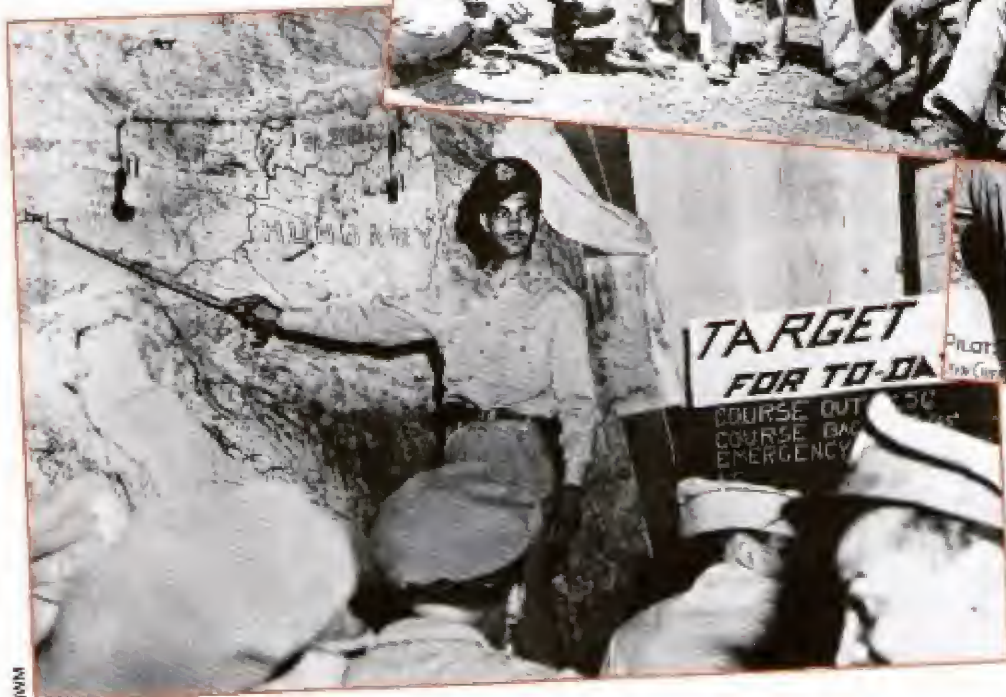
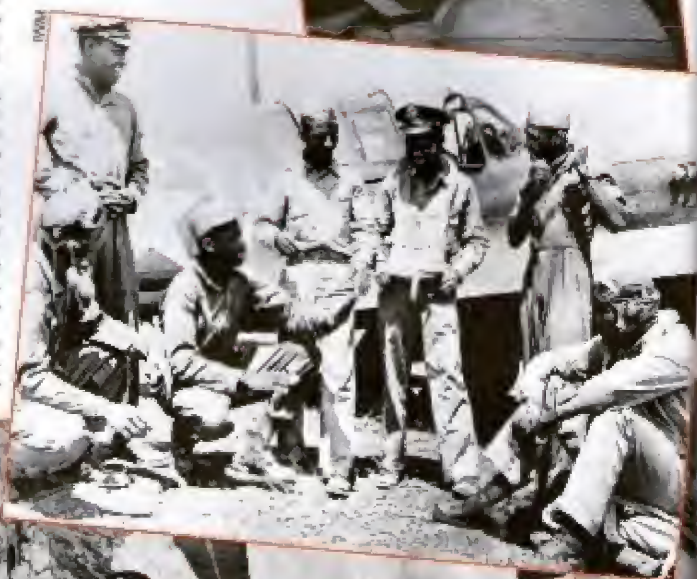
Poco después de este "estruc", el general Dwight D. Eisenhower realizó una visita a la base del escuadrón. Felicizó a Hall por su victoria y elogió al 89.º Escuadrón de Persecución por su actuación.

La invasión de Sicilia tuvo lugar el 10 de julio de 1943, y el 89.º Escuadrón de Persecución continuó incontables salidas de entrenamiento y bombardeo.

Derecha: Mientras el capitán Andrew "Jug" Turner espera la orden de despegue, su mecánico jefe realiza una comprobación de última hora en el Mustang. Abajo: De regreso de una misión sobre la playa de Anzio, al sur de Roma, unos pilotos del 89.º Escuadrón de Persecución comentan su encuentro con la Luftwaffe. La misión fue todo un éxito y los hombres de Tuskegee consiguieron ocho de las 33 victorias reclamadas.



W. Thompson



W. Thompson



Extremo izquierdo: Instrucciones antes del vuelo para los Tuskegee de la 13.ª Fuerza Aérea del Ejército. El teniente Edward C. Cleed señala el objetivo del día, una incursión de bombardeo contra instalaciones militares alemanas. Izquierda: El sargento especialista Alfred Morris ayuda al capitán William Morrison a instalarse en su P-51 Mustang.

en picado como parte del 324.º FG. Tras once días en los que efectuó 175 salidas junto al 324.º, el escuadrón fue destinado al Octavo Ejército del general Bernard Montgomery. Esta breve asociación sólo duró ocho días y fue seguida por un traslado a Lécera, en Sicilia, como parte del 33.º FG.

Aunque el 89.º Escuadrón de Persecución había recibido elogios de todas partes, se le consideraba aún el "hijastro" de la Fuerza Aérea. Los pilotos estaban en el aire virtualmente todos los días y la fatiga empezaba a dejarse notar. La dotación del escua-

drón, de 26 pilotos, estaba muy por debajo de la media de 30 a 35 usual en el escenario del Mediterráneo y se necesitaban desesperadamente reemplazos. Estos llegaron por fin el 22 de julio. Sin embargo, el escuadrón seguía aun sin recibir la tan deseada *base avanzada*. En este punto de la guerra, la *Luftwaffe* operaba desde muy atrás de sus líneas y cualquier escuadrón alzado que no estuviese desplegado en posición muy avanzada no tenía oportunidad de establecer contacto con aviones enemigos. El escuadrón recibía publicidad adversa tanto de fuentes militares como civiles y los hombres empezaron a pensar que aquello era un caso de "habido seas, tanto si lo mereces como si no". Hubo quien sugirió en la prensa que las futuras unidades de negros no saliesen de Estados Unidos y que se les asignasen misiones de defensa metropolitana para liberar de esta forma a unidades de blancos que podrían trasladarse al frente.

A finales de enero de 1944, con 17 victorias en su haber, el escuadrón había realizado 2 548 salidas

Pero un hombre salvó la situación y consiguió llevar al frente una segunda unidad de pilotos de color. El comandante en jefe del 99.º Escuadrón de Persecución, el coronel Benjamin Davis, fue llamado a Estados Unidos el 7 de octubre de 1943 para tomar el mando del joven 332.º Grupo de Caza. La unidad había sido creada el 13 de octubre de 1942 y, a finales de 1943, había crecido hasta tres escuadrones totalmente equipados: el 160.º, el 301.º y el 502.º. Originalmente, se había seleccionado a un coronel blanco para mandar el grupo, pero después se optó por Davis. Fue su determinación y su capacidad de persistencia lo que aseguró un segundo destino de combate para el 332.º FG y su unidad antecesora.

Cuando Davis dejó el mando del 99.º, su lugar como oficial en jefe lo tomó el capitán George S. Roberts. Ahora, con Davis promoviendo la causa de los pilotos de Tuskegee, el 99.º se convirtió por fin en un escuadrón de combate. El 7 de octubre, la unidad se unió al 75.º FG en Foggia, Italia, como parte de la 12.ª AAF. Cuando empezó la batalla de Anzio, el 22 de enero de 1944, la función de la 12.ª AAF consistía en aislar la zona de batalla e impedir que los refuerzos enemigos llegasen al frente. A los cinco días de la ofensiva, el capitán Clarence Jamison localizó un enorme grupo de cazas alemanes sobre la cabeza de playa. Numerosamente, el enemigo tenía una ventaja de dos a uno. Los pilotos del 99.º no se acobardaron por la fuerza de su adversario y se lanzaron al ataque. Se produjo un enmarañado y confuso combate aéreo en el que la experiencia y tenacidad del 99.º fue el factor decisivo. Cinco cazas alemanes fueron derribados en sólo cuatro minutos. Después, aquella tarde, una patrulla encabezada por el teniente James T. Wiley derribó otros tres aviones, con lo que el total del día ascendía a ocho victorias. Otros cuatro aviones enemigos fueron destruidos el día siguiente, siendo el capitán Charles Hall el autor de dos de los derribos.

A finales de enero de 1944, con 17 victorias en su haber, el escuadrón había efectuado 2 548 salidas en el transcurso de 390 misiones. El general Henry Arnold, general al mando de las Fuerzas Aéreas del Ejército norteamericano, había sido anteriormente muy escéptico en torno a la capacidad del 99.º. Sin embargo, los éxitos de la unidad sobre Anzio hicieron que Arnold comentase: "Los resultados del 99.º Escuadrón de Persecución han sido muy lógicos. Mis mejores deseos para que continúe por este camino."

Mientras tanto, no muy lejos, el 332.º Grupo de Caza acababa de llegar. La unidad había salido de Camp Hurry, en Virginia, el 3 de enero de 1944, y

TENIENTE GENERAL BENJAMIN DAVIS

Benjamin O. Davis (abajo) nació el 18 de diciembre de 1914 y entró en la Academia Militar de Estados Unidos en 1932. Desde aquel instante, Davis nunca se echó atrás y su hoja de servicios demuestra que ha sido uno de los jefes más sobresalientes de la historia militar norteamericana.

Tras su graduación en West Point en 1936, Davis mandó una compañía de infantería en Fort Benning, Georgia. Licenciado en la Escuela de Infantería, se hizo profesor de ciencia militar en el Instituto de Tuskegee, en Alabama. En mayo de 1941, Davis entró en la Escuela de Vuelo Avanzado de la base aérea de Tuskegee.

Trasladado al Cuerpo Aéreo del Ejército en mayo de 1942, Davis se convirtió en jefe de la primera unidad de pilotos de color: el 99.º Escuadrón de Persecución. Bajó la guardia Davis y casi sin asistencia, el escuadrón se convirtió en una organizada máquina de combate. La unidad llegó al frente en abril de 1943. Davis volvió a Estados Unidos en octubre de 1943 y tomó el mando del 332.º Grupo de Caza. Tras la guerra, Davis pasó un año en el Colegio de la Guerra Aérea y después completó estudios en la Escuela de Tiro de la base de Nellis. En noviembre de 1953 asumió el mando de la 81.ª Ala de Caza. Después fue nombrado jefe del estado mayor de la 12.ª Fuerza Aérea norteamericana en Ramstein-Miesenbach, Alemania Federal. El último destino de Davis fue el de vicecomandante del Mando de Alas norteamericano en la base de MacDill. Se retiró con el empleo de teniente general.



había llegado a Tarento, Italia, a comienzos de febrero. Al principio, parecía seguro que la unidad emplearía aviones Bell P-63 King Cobra. Pero debido a problemas en la línea de producción, el grupo se equipó con Republic P-47 Thunderbolt. Eran aviones "Razorback", del modelo P-47D, heredados del 338.º FG. Rápidamente se pintaron las colas de rojo, el color distintivo del 332.º. Los tripulantes de los bombarderos a los que los pilotos de Tuskegee protegían se referían a ellos como los "ángeles negros de cola roja". Para la Luftwaffe, eran los "Schwarte Vogel-menschen" ("hombres pájaro negros").

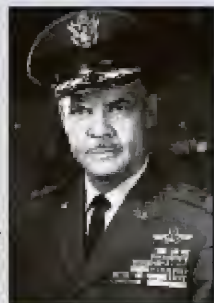
Asignado a la 308.ª Ala de Caza de la 15.ª AAF, el 332.º FG del coronel Davis fue declarado operacional el 9 de junio de 1944. Dos días después, los pilotos demostraron su potencial cuando cinco cazas enemigos cayeron bajo sus armas sobre el norte de Italia. El teniente Wendell O. Pruitt, del 332.º Escuadrón, comentó posteriormente su parte de la acción:

Tuvinos asignados a dar cobertura superior a los B-24. Durante la aproximación a la zona de Udine, varios Me 109 empezaron a atacar a los bombarderos. Cada caza enemigo realizó una pasada sobre los cazatransmisores y después se alejó con un rizo. Yo viré, aceleré al máximo y me acerqué a un 109 a unos 760 km/h. Esperé a que saliese de su maniobra, le solté un par de ráfagas de dos segundos y después lo vi explotar.

Uno de los logros aliados en el escenario mediterráneo más espectaculares fue a cuenta del 332.º FG. El

28 de junio, el capitán Joseph Elsberry mandaba una patrulla cuando localizó a un destructor alemán en el puerto de Trieste. A pesar de una intensa cortina de fuego antiaéreo, los Thunderbolt se lanzaron a darle una pasada. El teniente Pruitt abrió el espectáculo al conseguir una serie de impactos directos que provocaron un pequeño incendio. El teniente Gwynne Pearson dio una segunda pasada de fuego de ametralladora, que probablemente alcanzó algún pañol de municiones. Hubo una gigantesca explosión y, minutos después, el destructor se hundió en el fondo del puerto. Al principio, la 15.ª AAF se negaba a creer que semejante derrota hubiese sido infligida sin utilizar bombas. Tras proyectar la película filmada por la cámara de Pearson, no quedó ninguna duda. La increíble precisión del fuego de 12,7 mm de los Thunderbolt quedó a la vista de todos.

Mientras tanto, el 99.º Escuadrón de Persecución pasaba de un grupo a otro. Tras dejar el 73.º, trabajó con el 324.º y el 86.º FG. El 29 de junio de 1944 el escuadrón se trasladó a Orbesello, Italia, y se unió al 332.º FG. Era una ocasión histórica: el primer grupo de cuatro escuadrones de pilotos de color en las fuerzas aéreas norteamericanas. Al principio, la fusión disgustó a los hombres del 99.º, que consideraron amenazada su identidad. Pero estos sentimientos se desvanecieron rápidamente cuando el grupo recibió la noticia de su inminente conversión a los P-51C Mustang. El 12 de julio, el 332.º celebró la triple victoria del capitán Joseph Elsberry, la segunda conseguida por un piloto negro. El grupo había recibido la misión de escoltar a los B-17 Flying Fortress de la 3.ª Ala de Bombardeo, pero se había visto obligado a virar 360 grados debido a que los bombarderos habían aparecido algo apartados del lugar acordado. Mientras los Mustang viraban a gran altitud para reunirse con sus "protégidos", once Me 109 Fw 190



cayeron sobre los bombarderos. Los pilotos alemanes pensaron que tenían una presa fácil. Cuando los pilotos de Tuskegee avanzaron a los combates nocturnos, lanzaron sus Mustang en un picado de alta velocidad. Los alemanes vieron repentinamente las traseras y empezaron a alejarse. Los P-51 se acercaron con una crucial ventaja de velocidad y empezaron a atacar con los cañones enemigos. Elsherry narró después esta memorable acción:

"Me acercé a un P-51 y empezó a dispararme. Recibí numerosas respuestas, pero una explosión, vió y cayó derecho hacia el suelo. Un segundo más se cruzó en mi camino en un ángulo de 70 grados y yo me lancé detrás de él. Empezó a volar hura y cayó en picado hacia el suelo. Seguí al terror P-51 a través de una serie de maniobras en 'S' mientras intentaba librarse de mí. El contacto inicial se produjo a 3 900 m y terminó a 600 m. Seguí su picado y, tras calcular anteañoche la recuperación, se estrelló contra el suelo."

El 332.º FG había demostrado ser una máquina de combate bien engrasada. Los hombres no necesitaban hablar de ello y dejaron que sus acciones lo hicieran en su lugar.

La unidad del coronel Davis tuvo su mejor día el 24 de marzo de 1948, cuando lanzó por fin la más larga misión de la historia de la 15.ª AAF: un trayecto de 2 500 km hasta Berlín. Los Mustang tenían que entrar a los bombarderos B-17. Cuando uno de los tres grupos de caza participantes llegó tarde al punto de reunión, el 332.º recibió órdenes de continuar hacia el objetivo con los Portavozes Volantes. Sin embargo, había una gran concentración de cazas a reacción alemanes Me 262 sobre Berlín. Hasta la fecha sólo dos reactores habían sido derribados por la 15.ª AAF.

Varias ráfagas de ametralladora bien dirigidas hicieron que el caza a reacción entrase en barrena, fuera de control

La primera victoria fue para el teniente Roscoe Brown. Un Me 262 se colocó detrás de su Mustang. Alabeando una y otra vez, consiguió que el piloto enemigo entrase el tiro y logró colocarse detrás del Messerschmitt. Varias ráfagas bien dirigidas de fuego de ametralladora dejaron el caza a reacción fuera de control. Aquel mismo día, tres Me 262 más cayeron bajo el fuego de los pilotos de Tuskegee.

El 31 de marzo, los Colos Rojos aumentaron su palmarés durante un encuentro con 17 cazas enemigos sobre Lina, Austria. Cuando todo acabó, 13 aviones enemigos habían sido derribados contra ninguna pérdida propia. El grupo consiguió otras 12 victorias para su largo haber al día siguiente. Finalmente, el 28 de abril, el 332.º fue el responsable del último avión enemigo derribado en el escenario del Mediterráneo.

Mientras terminaba la guerra en Europa, el 332.º volvió a Estados Unidos, donde fue disuelto en Camp Kilmer, Nueva Jersey. Los hombres fueron enviados de vuelta a la base de Tuskegee y Godman Field, en Kentucky, pero descubrieron que los problemas raciales no habían cambiado. Los oficiales recibían trabajos que les ofrecían pocas oportunidades de progresar. Cuando se cerró la base de Tuskegee, en enero de 1948, las bases primarias para pilotos negros pasaron a ser Godman y Lockbourne, en Ohio.

El 1 de junio de 1948, el Congreso de Estados Unidos aprobó la legislación que integraba a los hombres de color en las Fuerzas Armadas. Los pilotos de Tuskegee disponían ahora de las oportunidades que habían deseado durante tanto tiempo. Muchos negros iban a escalar a posiciones de responsabilidad. Evidentemente, los pilotos de Tuskegee fueron verdaderos pioneros... tanto en la guerra como en la paz.

izquierda, fotografía principal: Bombarderos B-17 de la 15.ª Fuerza Aérea del Ejército lanzan su carga sobre una fábrica de aviones Messerschmitt en Austria. Izquierda, superior: El teniente Westmoreland del 332.º Grupo de Caza. Izquierda, centro: El teniente Samuel Curtis Demichie. El capitán McGee (superior de la fotografía). La destacada carrera de McGee abarcó tres guerras. En Corea, sirvió como controlador aéreo avanzado (abajo) y volvió al combate durante la guerra de Vietnam (inferior). En esta fue el comandante del 16.º Escuadrón de Reconocimiento Táctico. En la fotografía aparecen sentados en la cabina de un RF-4C Phantom II.

W. Thompson

W. Thompson/volante C. McGee

W. Thompson/capitán C. McGee

HEROES DE LA HERRADURA

La Herradura, un anillo de colinas situado al sur de la Línea Mareth, en Túnez, fue uno de los objetivos más difíciles de los Guardias Granaderos durante su participación en la campaña contra el *Afrika Korps*.

En la capilla del cuartel de los Guardias Granaderos en Purthright hay una pequeña cruz de piedra blanca en memoria de los soldados caídos en la batalla de la Herradura, en marzo de 1943. Esta imagen guardada en el hogar de uno de los más viejos regimientos del Ejército británico, recuerda a los nuevos reclutas lo que significa ser un guardia.

El 16 de junio de 1942, el 8.º Batallón de los Guardias Granaderos, comandado por el teniente coronel A.P.L. Olive, zarpó de Gran Bretaña rumbo al norte de África para unirse a la 201.ª Brigada de Guardias, bajo el mando del general J.A. Cascoigne. Tras batir

Abajo: Ilustración de un dramático momento, los servidores de un cañón de 25 libras añaden sus proyectiles a una enorme bodega artillera móvil tendida en apoyo del avance de la infantería. El cañón de 25 libras (88 mm) fue una arma tremendamente valiosa en la guerra del desierto, pues era fácilmente maniobrable y tenía un alcance superior al de la artillería alemana y norteafricana de 105 mm.

en múltiples batallas durante un viaje de buena voluntad por Palestina y Siria, en febrero de 1943 el batallón avanzó por tierra 5 500 km hasta Medinua, en el sur de Túnez, para unirse al Octavo Ejército del general Montgomery. Un mes después, el 6 de marzo de 1943, la batalla de Medinua obligó a las fuerzas del Ejército Axis de la Línea Mareth y proporcionó a Montgomery la oportunidad de atacar en fuerza.

Ante debilidad y desmoralización, las fuerzas alemanas e italianas bajo el mando del general Giovanni Messe se retiraron siendo formidables adversarios, atrincheros detrás de un sistema de fortificaciones que abarcaba 35 km desde el Mediterráneo hasta las colinas de Matmata, en el este. Las fortunas de herrigón y el *wadi Zghazgh* constituían para las cinco divisiones del Ejército de Messe un poderoso bloque frente a un asalto aliado.





6.º BATALLÓN DE LOS GUARDIAS GRANADEROS

El 6.º Batallón se formó en
Cantebury el 16 de octubre
de 1941. El 3.º y
2.º Batallones se habían
formado en 1940 y la
creación de estas tres
nuevas unidades permitió
que el 1.º, 2.º y
4.º Batallones se

convirtieran en unidades
apoyadas. Mandado por
el teniente coronel A.F.L.
Clive, el 6.º Batallón fue
elegido para los primeros
desplazamientos a ultramar. El
batallón dejó Gran Bretaña
el 18 de julio de 1942, con
destino a Egipto para unirse
a la 301.ª Brigada de
Guardias del general J.A.
Garnier en Qatna, Siria.
En noviembre de 1943
permaneció en el norte de
Siria. Entre el 7 de febrero y
el 6 de marzo de 1943 el
batallón efectuó un viaje de
3 500 km a través de Siria,
Palestina, Egipto y Libia.

Tres meses en
reserva, por decisión de
Garnier, durante la
batalla de Medinets el 6 de
marzo la entrada en
combate del batallón se
produjo en la batalla de la
Herdadura el 18 y 17 de
marzo. El final de la
campaña tunecina fue
seguido por un período de
requisamiento y
entrenamiento en Bône,
Argelia. En agosto de 1943,
el batallón volvió a Trípoli y
un mes después, el 9 de
septiembre, se convirtió en el
primer batallón de los
Granaderos que puso el
pie en el continente
europeo desde Dunkerque
al desembarcarlo en
Salerno, Italia, como parte
de la fuerza invasora aliada.

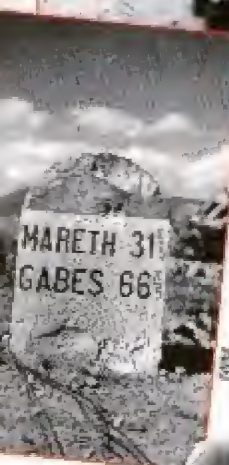
Tres combates con
distinción durante la lucha
por el puerto "Bare Neck", en
Cesina, el 8 de marzo de
1944 el batallón se retiró
del frente y se reorganizó.
El 4 de diciembre de 1944,
el 6.º Batallón fue desme-

Arriba: El general
Bernard Montgomery
(centro) habla con un
oficial de los Guardias
Granaderos durante una
visita a las posiciones de
ellos en Túnez. A la
izquierda de Montgomery
está el teniente coronel
A.F.L. Clive, oficial en jefe
del 6.º Batallón. Izquierda:
Un mojón con unos
nombres que se harían
famosos durante la
campaña del Octavo
Ejército en el desierto.
Inferior: Unos soldados se
abren camino a través del
sombreo de espino en la
línea Mareth.

Montgomery hizo sus planes con cuidado y decidió
librar una batalla preliminar que permitiera a la
81.ª División Highland hacer un asalto frontal sobre el
aguijón sin tener a ser flanqueada. Los miembros de la
101.ª División Ligera del *Alpine Corps* ocupaban una
posición extrema situada al sur de la línea Mareth, en
una zona de colinas en forma de hornaduras a ambos
lados de la carretera Gabes-Medinet. La 20.ª Brigada
de Guardias recibió por alto órdenes de asegurar
la zona. El reconocimiento aéreo no había localizado
ningún campo de minas en las cordilleras. El asalto los
separó por una cortina de fuego de artillería.

Después de visitar el cuartel general de la brigada
de Casco, Montgomery se marchó con estas pa-
labas: "Cuando doy una fiesta, siempre es una gran
fiesta. Y ésta va a ser una gran fiesta". Pero lo que no
sabían los del 6.º Batallón es que el enemigo ya
estaba alertado, la festa de Montgomery iba a servir
con muchísimas personas no invitadas.

El 15 de marzo 24 horas antes del ataque, una
peralita bajo el mando del teniente J.F.W. Strong-
Steel fue sorprendida por el escorzo y dos guardias
fueron hechos prisioneros. Además, capturaron a un
oficial de artillería de la División Highland que des-



LA LÍNEA MARETH

Tras la batalla de El Alamein (del 23 de octubre al 4 de noviembre de 1942), el Octavo Ejército del general Montgomery persiguió al Afrikas Korps de Rommel a través de Tobruk, Bengasi y Trípoli. El 19 de febrero de 1943, las fuerzas del Eje, que comprendían el Quinto Ejército alemán y el Primer Ejército italiano, se retiraron tras la Línea Mareth, un sistema de fortificaciones originalmente construido por los franceses para impedir la invasión italiana de Túnez.

El 6 de marzo de 1943, Rommel envió tres divisiones acorazadas a atacar el flanco sudoccidental aliado en Medinina. Sin embargo, los espías aliados descubrieron sus intenciones. Se reforzaron los cañones contratanque y las fuerzas del Rommel fueron derrotadas por los Guardias Goldstream y Granaderos de la 201.ª Brigada de Guardias.

Asistido por un ataque de diversión (operación "Wop") por el norte, a cargo del II Cuerpo del Ejército norteamericano del general George Patton, Montgomery lanzó un ataque en tres fases contra las fuerzas del Eje atrincheras tras la Línea Mareth. La primera fase fue un ataque preliminar por parte de la 201.ª Brigada de Guardias para eliminar a los elementos de la 90.ª División Ligera alemana, desde las tierras altas hacia el sur de la Línea Mareth. El nombre clave fue operación "Walk".

Tres días después Montgomery lanzó la segunda fase de su asalto, con el XXX Cuerpo que atacó por el centro y la División Neozelandesa, bajo el mando del general Bernard Freyberg, realizó un movimiento de flanco a través de las colinas de Matmata hacia El Hamma. Cuando la 18.ª División Panzer rechazó el asalto frontal del XXX Cuerpo, Montgomery descargó el peso de la ofensiva sobre el sector de Freyberg. Esta estrategia, conocida como "Supercarga II", incluía un asalto aéreo diurno y una barrera artillera móvil. Esto obligó a las fuerzas del Eje a trasladar las tropas al flanco derecho y, como resultado, la 51.ª División Highland británica atravesó la debilitada Línea Mareth el 27 de marzo.

de un mapa en el que estaban claramente señaladas las líneas de la preparación artillera. Los servicios de información alemanes reaccionaron con gran rapidez y hicieron desplegar elementos de la 50.ª División Ligera a lo largo de la línea de avance de la brigada hacia la Herradura.

A las 19,30 horas del 15 de marzo, ajena a estos movimientos, la brigada avanzó por el terreno abrupto de la primera línea; los Guardias Granaderos estaban a la derecha y el 3.º Batallón de los Guardias Goldstream iba a la izquierda. La luz de la luna hizo que los Granaderos pudiesen divisar su objetivo: un grupo de áridas colinas empinadas por las montañas de Mareth, amadas en el horizonte.

El teniente coronel Olive revisó su plan de ataque con sus oficiales. Había diseñado un ataque de tres compañías por la derecha, centro e izquierda de la Herradura, la 3.ª, al mando del capitán G.C. Gwyer, la 1.ª a las órdenes del comandante Peter Dwyer, y la 4.ª del comandante Thomas Butler, respectivamente. Un grupo de consolidación compuesto por la 2.ª Compañía (junto con secciones de exploración, ametralladoras medias, morteros y vehículos esenciales) tenía que evitar cualquier contrataque enemigo. Mandado por el comandante W.H. Kingsmill, este grupo tendría que sortear las altas laderas del uadi Zess antes de poder unirse a las tres compañías de asalto. El ejército y la disciplina había hecho de sus hombres los mejores soldados en el norte de África, que ahora marchaban animosamente a través de los olivares que conducían al uadi Zess.

Los alemanes, ocultos en un elaborado sistema de trincheras, sabían que podían aguantar

Tumbados en el suelo en la línea de salida, a 600 m del uadi, los Granaderos calaron bayonetas y esperaron a que la artillería iniciase el bombardeo. A las 20,45 horas, el aire nocturno se rasgó bajo el choque de las armas, mientras los cañones de 25 libras de ocho regimientos de artillería concentraban su cortina de fuego móvil en un frente de 2.000 m. Fue la

señal de avance y el batallón se lanzó a campo abierto, encontrando sólo un fuego enemigo esporádico, y cruzó el uadi con pocas bajas.

Mientras el batallón se reagrupaba, una patrulla avanzada descubrió un delgado cable tendido paralelamente al uadi unos 50 m al norte de las compañías de asalto. El reconocimiento preliminar y la información se habían equivocado, ya que el enemigo había podido colocar un amplio campo de minas en su primera línea defensiva. Los alemanes, ocultos en un elaborado sistema de trincheras, sabían que podían intentar aguantar su fuego.

Al principio, las balas trazadoras de color rojo pasaron sobre las cabezas de los Granaderos mientras éstos avanzaban hacia la ladera. Pero, cuando una serie de violentas explosiones sacudieron el terreno, las compañías de asalto se dieron cuenta de la magnitud de su error. Las bajas se acumulaban, y aumentaron aún más cuando los equipos de morteros alemanes abrieron fuego. Los guardias habían caído en una trampa. Mientras los morteros fragmentos de metralla de las granadas de mortero volaban a su alrededor, se abrieron paso hacia posiciones alemanas.

Un oficial describió posteriormente estos terribles momentos:

"En un instante, yo pensé que lo mejor para cruzar el campo de minas sería marchar en fila india, pero cuando varios hombres que me seguían de cerca saltaron por los aires, reconsideré mi idea. Los hombres deberían ir dispersos para que ninguna mina causase más de una sola baja."

Los soldados alemanes que observaban y esperaban en sus trincheras quedaron asombrados por la brevedad de la infantería que avanzaba inexorablemente hacia ellos. El capitán Gwyer, a pesar de estar malherido, insistió en ser llevado hasta el objetivo de la 3.ª Compañía. El teniente N.S.T. Margeson salió decididamente para silenciar una ametralladora, pero nunca se le volvió a ver vivo.

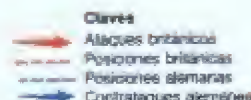
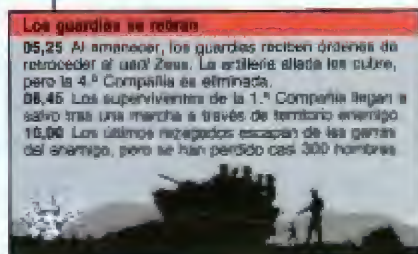
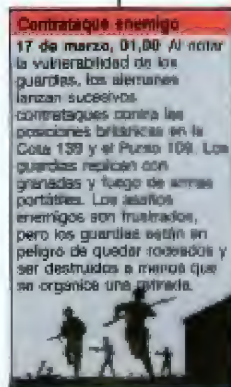
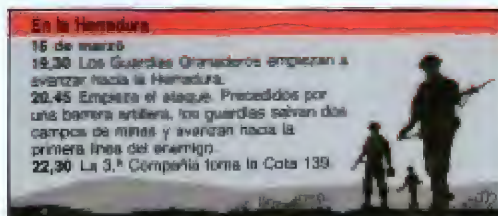
Por fin, una hora después de la salida, las compañías de asalto terminaron de cruzar el campo de minas, sólo para descubrir la existencia de otro en su camino. Las nubes de polvo levantadas en el aire por la cortina de fuego de artillería, las granadas de



La batalla de la Herradura

6.º Batallón de Guardias Granaderos, 16-17 marzo 1943

Tres la decisiva derrota infligida al Afrika Korps en El Alamein a finales de 1942, el Octavo Ejército empezó una larga marcha hacia las puertas de Túnez que finalmente se detuvo a causa de una serie de defensas del Eje conocida como la Línea Mareth. Aunque la operación "Torch", el desembarco aliado en Argelia y Marruecos a principios de noviembre de 1942, había obligado a las fuerzas del Eje a combatir en dos frentes, los Aliados aún buscaban una batalla decisiva. El Octavo Ejército empezó las operaciones contra la Línea Mareth en marzo de 1943. El 16 de marzo, el 6.º Batallón de los Guardias Granaderos se lanzó contra la Herradura.



rumores y las explosiones de minas se sumaban a la confusión reinante en la batalla. Pero las guardias no se apartaban de su decisión de tomar las elevaciones de hierro. Su anterior espíritu de determinación había dado paso a un abrumador sentimiento de ira y el deseo de echar mano al enemigo.

A las 23,30 horas, el ruido del fuego enemigo en la Cota 126 quedó silenciado. La 3.ª Compañía había alcanzado su objetivo. Mientras después, la compañía disparó bengalas Very verdes y rojas para confirmar su éxito al teniente coronel Clive. A las 23,30 horas las otras dos compañías se habían lanzado sobre el último cerro y uicado a los alemanes de sus trincheras. Los que se negaron a rendirse fueron muertos por las bayonetas y las guardias recorrieron la línea de defensa para volver los puntos fuertes enemigos con unas pocas granadas bien colocadas. Las bengalas Very se encendieron y fueron recibidas con nervios por el grupo de consolidación.

Mientras el silencio se adueñaba de las colinas, las compañías de asalto empezaron a contar las bajas, el coste de los objetivos había sido alto. La 4.ª Compañía había sufrido un 70 por ciento de pérdidas y estaba desesperadamente escasa de munición. La 1.ª Compañía del comandante Evelyn había quedado reducida a 35 hombres y la 3.ª Compañía había quedado igualmente devastada. Separadas del cuartel general del batallón y las demás por problemas con las tropas misioneras, las tres compañías estaban peligrosamente aisladas. Cuando la luna empezaba a hundirse en el horizonte proyectando sombras espectrales entre las colinas, el enemigo lanzó su contraataque.

La 1.ª y la 4.ª Compañías se habían visto obligadas a ir de un objetivo a otro durante la confusión de la batalla y habían dejado atrás un diezmo como una fuerte concentración de soldados alemanes durante su avance. La mayor bolsa estaba en una loma al sudeste de la posición de la 4.ª Compañía, en el Punto 103, justo antes de la medianoche, tras recuperarse del fuego de artillería, las fuerzas alemanas reaccionaron con renovada furia contra la vanguardia de las compañías de asalto.

Para entonces, el fuego enemigo procedente del Punto 117 amenazaba a las compañías avanzadas y también impedía al grupo de consolidación cruzar el

Abajo: Unos infantes señalan un promontorio rocoso durante el movimiento de flanco organizado por el general Freyberg hacia Noflia, que fue uno de los momentos más rivariantes de la guerra en Libia a finales de 1942. Durante el ataque a la Línea Mareth, en marzo de 1943, el general Montgomery envió el Cuerpo Neozelandés de Freyberg en torno a las colinas de Mamata y al norte de la brecha de Tabaga, una acción que obligó a los alemanes a retroceder desde la Línea Mareth para no quedar emboscados.

usó Best y los campos de minas. Conscientes de que sus colegas de la Hermandad necesitaban urgentemente refuerzos, los zapadores trabajaron frenéticamente abriendo caminos a través del suelo que permitieran el paso de los Bren Carrier y los cañones contracarro del grupo. Varios vehículos explotaron bajo el continuo bombardeo de las morteras y el fuego de las ametralladoras pesadas.

Las bajas eran numerosas, pero los oficiales y suboficiales seguían intentando hallar un camino para las secciones de exploración y los vehículos pesados. El jefe de la compañía contracarro, el comandante A.J. Gordon, fue herido de gravedad, pero consiguió seguir coordinando los suministros de munición a la 3.ª Compañía. Los tenientes C.E. Trimmer-Thompson y A.G. Burdett y los capitanes Goss y Allsopp corrieron víctimas de las minas enemigas.

Conscientes del aislamiento de sus adversarios, los alemanes explotaban la ferocidad de su ataque. A las 01,00 horas del 17 de marzo, el flanco derecho de la 3.ª Compañía estaba bajo un fuego intenso y los hombres de la 4.ª Compañía arrojaban una lluvia constante de granadas para impedir que los soldados alemanes llegaran hasta ellos desde todos lados. Desde el cuartel general avanzado del batallón, 500 m al norte del sur, el teniente coronel Clive reunió una pequeña patrulla y realizó una batida alrededor de la zona colindante del cuartel general. Otro reconocimiento efectuado en las cercanías de la 3.ª Compañía convenció a Clive de que el grupo de consolidación tenía que abrirse paso. Si fracasaba, las compañías avanzadas se verían obligadas a retirarse colas frente a un devastador fuego enemigo.

Tras reunir unos pocos Bren Carrier todavía utilizables, Wiggin partió a través del campo de minas

Kingenill formó un flanco defensivo en el lado sur del sur para protegerse de los ataques procedentes del noroeste y envió al teniente J.H. Wiggin a una misión con la 1.ª Compañía. Con la ayuda de unos pocos Bren Carrier que habían sobrevivido al cruce del lado enemigo del sur, Wiggin partió a través del campo de minas. Mientras se abría paso bajo el fuego de ametralladoras procedente del Punto 117, la patrulla chocó por un camino que iba al noroeste entre las posiciones de la 1.ª y 4.ª Compañías.afortunadamente, el camino estaba limpio de minas. Wiggin se detuvo brevemente en las laderas del Punto 105 buscando en vano a los comandantes Evelyn y Butler. En realidad estaba muy cerca, pero no lo bastante. Evelyn había gritado pidiendo ayuda, pero el sonido de su voz quedó apagado por el ruido de la batalla. Tras describir una curva alrededor del frente de la





IANA

ILN

Arriba: Soldados británicos empujados en la peligrosa tarea de desactivar minas bajo el fuego enemigo. Una ametralladora Bren cubre a los hombres que manejan los primitivos detectores de minas. Arriba, derecha: Con su característico uniforme de combate bien ajustado, miembros de un batallón de los Guardias Granaderos defienden una estrecha trinchera con sus fusiles y subfusiles Thompson.

Sargento de los Guardias Granaderos, Tunicia 1943

Este sargento lleva uniforme de combate de camuflaje, casco de acero cubierto de arcilla, polsines de tela modelo 1937 y botas de munición. Lleva una ametralladora alemana capturada MG42 de 7,92 mm. que fue el primer ejemplo de lo que hoy se conoce como ametralladora polivalente. Dispone de un bipode para funcionar como arma apoyada de palanca, y también se tripode para actuar como ametralladora media y realizar fuego sostenido. Equipada con un cargador de tambor, era también eficaz como arma antiaérea.

1ª Compañía. Wiggins volvió al cuartel general del batallón con la pérdida de un vehículo. Se había descubierto un camino, pero las posiciones exactas de las compañías avanzadas seguían siendo desconocidas. Eran las 04,30 horas; pronto, el amanecer, disminuiría la oscuridad obligando a los guardias a retirarse bajo un fuego a bocanaje procedente de las ametralladoras alemanas.

A pesar de las numerosas bajas, el grupo de guarnición se dividió en tres partes e hizo todo lo posible por recuperar a los supervivientes del campo de batalla. El teniente Vaughan dirigió una sección de cuatro cañones contracarro, el sargento primero Dowling tomó el mando de una sección de infantería y el teniente Wiggins se enfrentó de nuevo al fuego enemigo con los cinco vehículos bajo su mando. Los heridos que podían ser recogidos fueron llevados de vuelta a un puesto de primeros auxilios donde eran tratados bajo una cortina de fuego de cañones.

A las 05,15 horas, justo antes de las primeras luces del alba, el general Gervoise ordenó una retirada hacia el lado meridional del desierto. La artillería entró en acción de nuevo, lanzando proyectiles luminosos para cubrir la retirada de las compañías a través del terreno árido.

El comandante de hecho de la 3ª Compañía, el teniente T.O. Ridpath, había servido como estímulo a sus hombres durante esta terrible prueba. Durante la noche, tres veces habían constraído soldados alemanes en su perímetro y tres veces los había rechazado. Ridpath murió justo antes de la retirada y les llevó a los sargentos Harrison y Delbecques dirigir a los restantes hombres de vuelta al desierto. Tras dejar el refugio de sus trincheras, lo que quedaba de la 1ª Compañía volvió sobre sus pasos a través del campo de minas y llegó al cuartel general a las 05,45 horas. Ni un solo oficial había sobrevivido.

El comandante Butler había recibido la orden de retirar la 4ª Compañía, pero su unidad estaba rodeada. Capturado después de caer herido por la explosión de una granada, Butler escapó posteriormente hasta las líneas aliadas y narró los últimos y heroicos minutos de su compañía en el Punto 103.

"Hay un suelo cerrado y cada vez más estrecho alrededor de nuestra posición y un gran número



de ametralladoras y armas automáticas descargan una continua lluvia de balas sobre nuestras cabezas... Pido fuego artillero alrededor de nuestra cota. Esta petición recibe respuesta rápidamente, pero no parece tener mucho efecto... Decido que ha llegado la hora de que nos aborotemos poco haciendo cosas que dejaremos masacrar en nuestras trincheras... Algunos de nosotros hacen un intento, sólo para ser eliminados a pocos metros de la posición. La compañía de Butler había penetrado en el corazón de las defensas alemanas y, tras un combate cuerpo a cuerpo, los supervivientes fueron eliminados.

Durante toda la noche, las comunicaciones con la 1.ª Compañía sólo habían sido intermitentes y después de que la antena de radio del cuartel general fuese atacada, la orden de retirada de Gensonne no pudo llegar a los restantes 30 hombres bajo el mando del comandante Evelyn. Estimulados por la captura del Punto 109, las tropas alemanas se acercaban. Bajo un fuego procedente del norte y el sudoeste, Evelyn gritó a su compañía la orden de reagruparse. Había tomado la decisión de retirarse para, al mirar a sus hombres, Evelyn se dio cuenta de que semejante orden causaría un tremendo golpe a su moral. Con gran secretismo, informó a la compañía de que iban a avanzar hacia las mismas líneas del enemigo y capturar el Punto 117.

En aquel momento, cuatro vehículos coronaron un cerro y se dirigieron hacia las filas de la compañía. El teniente Wiggan había vuelto. Tras cargar, los vehícu-

los partieron por el camino de vuelta bajo un torrencial de fuego de los Puntos 109 y 117. Tres de ellos culminaron el peligroso viaje, pero el vehículo de Wiggan estalló en llamas, obligando a los 14 guardias, incluidos Wiggan y Evelyn, a refugiarse en una zona cercana. Repartidos en pequeños grupos, los hombres estaban expuestos al fuego enemigo mientras esperaban la vuelta de los vehículos. El enemigo se acercó y capturó a Wiggan y a otros varios. Evelyn no tuvo tanta suerte: nunca se encontró su cuerpo.

A las 10,30 horas, el teniente coronel Clive estaba entre los últimos hombres que volvieron al lado sur del acantilado. En palabras de un oficial, 'no habría explicado lo bien que estuvo en la batalla, despreciando por completo el peligro'. Las compañías habían regresado y la ferre batalla de la Herradura había terminado. El 6.º Batallón había sufrido 77 muertos, 93 heridos y 105 prisioneros. Había tomado y mantenido sus objetivos hasta que se le dio la orden de retirada, y exhibió un coraje y determinación sin par en la historia de los Guardias Granaderos.

Cuando por fin terminó la guerra en el norte de África, un destacamento del Cuerpo de Zapadores dirigido por el sargento White volvió a la Herradura para erigir un monumento a quienes murieron allí. Unos años después, el coronel sir Thomas Butler, ex comandante de compañía, se encargó de que la Cruz de Merit fuese llevada a Inglaterra. Fue un tributo a los valientes hombres del 6.º Batallón de los Guardias Granaderos.

El formidable helicóptero de ataque HueyCobra fue diseñado específicamente para proporcionar flexibilidad operativa y potencia de fuego a las unidades helitransportadas norteamericanas durante sus acciones ofensivas contra el Viet Cong.

Comparado con el UH-1 Iroquois, el HueyCobra (abajo) era tres veces más veloz y duplicaba la potencia de fuego de este. Derecha: Con un cohete de 70 mm en su mano izquierda, una cinta de granadas en la derecha y cubierto de munición de Minigun de 7,62 mm, el tripulante de un Cobra muestra parte del potente armamento de su helicóptero.



COBRA

Mientras un HueyCobra sobrevuela una aldea sospechosa de albergar guerrilleros del VC (abajo, derecha), un segundo aparato lanza un cohete contra una zona de aserrío "caliente" (abajo). En la parte superior, abajo: Tres Cobras adornados con fauces de tiburón vuelan en una misión de fuego de apoyo. Inferior: Preparativos de un Cobra para la acción.

La de Vietnam fue la primera guerra de helicópteros. Incluso antes de que Francia y la República Democrática de Vietnam (del norte) aceptasen los acuerdos de Ginebra de 1954, el Grupo Consultivo de Ayuda Militar de Estados Unidos ya estaba preparado para encargarse de las responsabilidades de adiestramiento de la Fuerza Aérea de Vietnam del Sur (FAVS), que incluía una unidad de helicópteros H-19 Chickasaw. Diez días después de que el presidente John F. Kennedy anunciase que estaba considerando al envío de tropas de combate a Vietnam del Sur, el Escuadrón de Helicópteros de Infantería de Marina 162 llevó un equipo de desembarco a aquel país. Después, el 22 de diciembre de 1961, dos helicópteros del Ejército norteamericano transportaron tropas sudvietnamitas a lo largo de un canal lleno de barro que recorría los arrozales. Unos días después,

dos compañías de helicópteros del Ejército norteamericano equipadas con aparatos desarmados transportaron 1.336 soldados regulares sudvietnamitas a una zona cerca de Ap Bac, a unos 80 km de Saigón. Aunque estas tropas superaban numéricamente a los guerrilleros del Viet Cong (VC) en una proporción de 10 a uno, actuaron de un modo muy descoordinado. Como resultado, murieron tres asesores norteamericanos y se perdieron cinco helicópteros. Para impedir que este desastre se repitiese, el Ejército montó ametralladoras en sus helicópteros.

Con los helicópteros armados como cañoneros, las fuerzas militares de élite norteamericanas pudieron realizar eficaces ataques aerotransportados contra tropas y fortificaciones enemigas. La primera de tales



misiones, efectuada por un Bell UH-1 Iroquois construyó una impresionante victoria sobre las fuerzas enemigas. Pero en la siguiente operación, los artilleros del Viet Cong destruyeron un helicóptero pilotado por el comandante James Gray. A pesar de este y otros reveses tácticos, el Ejército norteamericano siguió desplegando y empleando helicópteros armados en todo el Vietnam del Sur.

Conforme la guerra se intensificaba, las operaciones aerotransportadas revelaron la necesidad de un nuevo helicóptero con mayor velocidad, maniobrabilidad, alcance, autonomía y protección para el y sus tripulantes. El 11 de marzo de 1966, el Ejército norteamericano anunció que ordenaría la sustitución de sus UH-1 por helicópteros AH-1G para sus misiones de apoyo armado. Poco después, el Pentágono firmó un contrato de desarrollo con la Bell Helicopter Company por dos prototipos de pesero y un contrato de producción para 110 helicópteros y repuestos. Los siguientes contratos elevaron el total de unidades a 838. Las entregas se iniciaron en junio de 1967 y el despliegue operacional empezó a comienzos de otoño de aquel año.

Diseñado principalmente para proteger del fuego antiaéreo a los bucos helicópteros de transporte de tropas, el HueyCobra era básicamente un UH-1 Iroquois rediseñado. La mayoría de las diferencias entre los dos modelos se redujeron al fuselaje. De hecho, el HueyCobra, un helicóptero de rotor bipala y relativamente pequeño, tenía un fuselaje de sólo 0.91 m de ancho, frente a los 2.54 m del Iroquois. Esto facilitaba aun más la ocultación del helicóptero con redes mágneticas bajo la protección de los árboles. Los dos asientos, situados en tandem, proporcionaban un máximo campo de visión.

Propulsado por el motor Lycoming T-53-L-13, el HueyCobra llevaba al principio la torreta Emerson Electric TAT-102 con una única ametralladora General Electric XM-134 Minigun de 7.62 mm. El Ejército norteamericano había seleccionado esta torreta como armamento temporal a la espera del desarrollo de la Emerson TAT-141, que montaba una XM-134 y el lanzagranadas XM-75 de 40 mm en combinación o por pares. Cuatro soportes de carga externos permitían diversas combinaciones de armamento, la más común de las cuales era la de cuatro lanzacohetes XM-158 con un total de 76 cohetes de 70 mm.

Por lo general, el artillero-copista controlaba y disparaba el armamento de torreta en un campo de

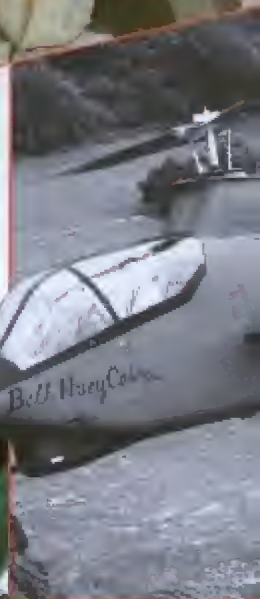
CPL/Flight

Dentro de la Caballería Aérea, los AH-1G Cobra fueron encuadrados en secciones de "detección y eliminación". Los elementos de combate de un típico escuadrón de la Caballería Aérea consistían en una sección de exploración, que normalmente empleaba los pequeños Hughes OH-6A Loach; una sección de transporte, que utilizaba ocho UH-1D Huey; y una de armas (con los Cobras) y la sección de infantería aerotransportada. Esta última unidad fue conocida después como sección de humos o ARP y era transportada por la sección de Huey. Cada sección tenía un color distintivo: los exploradores eran "blancos"; los Cobras, "rojos"; y los ARP, "azules". Los equipos combinados de detección y eliminación con helicópteros Loach y Cobras fueron conocidos como "Equipos Rosa" y solían trabajar en coordinación con los "azules" en operaciones contra el Ejército vietnamita y el Viet Cong. Tras contactar con una unidad enemiga terrestre, un explorador rastreaba la zona de aterrizaje (ZA) con humo de color y hacía la zona cobdante buscando armas antiaéreas. Una vez asegurada la ZA, el explorador llamaba al ARP, que viajaba en helicópteros Huey y le daba instrucciones por radio mientras volaba hacia la zona. En el último minuto, nuevas granadas de humo de un color previamente acordado marcaban la ZA, que podía ser desplazada de la original para disminuir el riesgo de emboscada. Los Cobras, sobrevolando a 5 000 o 7 000 m, emitían un fuego sorpresa con cohetes alrededor del triángulo formado por la ZA, dejando libres varios pasillos para cubrir la llegada y la salida de los Huey. Abajo: Insignia de la Sección D del 1.^{er} Regimiento de Caballería.





Philip Chimney





Extremo izquierdo: Dos tripulantes muestran una selección de cohetes de 70 mm utilizados por los Cobra. Tales armas iban montadas en lanzadores suspendidos de los soportes externos alares. **Izquierda:** Recarga del tambor de munición de granadas de 40 mm en un Cobra. **El contenedor de la Míminun de 7,62 mm (izquierda) completaba el arsenal del Cobra.**



Extremo izquierdo: Una Míminun y un lanzacohetes XM-139 de 13 alvéolos bajo la semilla de estribor de un Cobra. **Al utilizarlos conjuntamente con sus granadas de 40 mm, el Cobra podía descargar un intenso fuego de supresión en cuestión de segundos.** **Izquierda:** El prototipo del Bell AH-1G HueyCobra, fotografiado sin sus palas de aterrizaje.

QPL/Flight



AH-1G HUEYCOBRA

Aunque el Bell AH-1G HueyCobra fue diseñado como helicóptero de ataque contracarro, se reconoció rápidamente su valor como

arma de apoyo a la infantería y ataque al suelo cuando se fueron refinando las técnicas de apoyo aéreo táctico en Vietnam a mediados de los años sesenta. Tanto que en 1966 su producción igualaba ya a la de la familia de helicópteros UH-1 que había combando desde el principio en la guerra de Vietnam. El armamento llevado por el Cobra sufrió muchas variaciones durante su carrera en Vietnam. El primer modelo, que muestra la ilustración, tenía la torreta ventral XM-28,

equipada con una Míminun de seis tubos XM-134 y un lanzagranadas XM-128, y disponía de 4 000 proyectiles de 7,62 mm y 300 granadas de 40 mm. En los soportes externos subalares llevaba cuatro lanzacohetes. Los dos externos (XM-159) contenían 19 cohetes de 70 mm cada uno, mientras que los interiores (XM-157), más pequeños, contenían siete cada uno. El Cobra también

podía llevar cuatro lanzadores XM-139 que le proporcionaban un total operativo de 76 cohetes. Las alas embriónicas de este modelo se utilizaban para llevar armamento como las Míminun, cañones de 20 y 30 mm o combinaciones de cohetes y misiles.

230 grados gracias a un visor manual pantográfico. Además, este tripulante podía elevar las armas de la torreta 50 grados hacia abajo y 21 grados hacia arriba. El disparador, que tenía dos posiciones, permitía a la TAT-102 disparar entre 800 y 4 000 proyectiles por minuto. La menor de las cadencias era para operaciones de búsqueda y fuego de descubierta, mientras que la mayor era para el combate. El piloto ajustaba las cargas subalares mediante un visor ajustable MK-18 modificado. Todas las armas alares podían dispararse por separado o a la vez.

Para proteger a los tripulantes, la Bell Helicopter Company instaló planchas de blindaje Philco-Aeronutronic Ausform, consistentes en dos delgadas hojas de aleación ligera de acero soldados. La exterior rompía en fragmentos las balas y la interior impedía que esos fragmentos penetraran en la cabina. Los asientos también estaban hechos de Ausform. A causa de las quejas de los tripulantes referentes a las altas temperaturas en la cabina, los ingenieros equiparon el HueyCobra con una potente unidad de aire acondicionado.

En lo concerniente a niveles de prestaciones, el HueyCobra tenía una ventaja de velocidad sobre el UH-1: frecua de un 50 por ciento aproximadamente. El helicóptero podía volar a una velocidad de crucero sostenida de 170 nudos y lanzarse en picado a 180 nudos para realizar sus pesadas de cañones. Con combustible para una misión normal de unas 100 millas náuticas, además de la reserva, el HueyCobra podía mantenerse en estacionario sobre un objetivo con una carga ofensiva de 28 cohetes de 70 mm y 8 000 cartuchos de munición de 7,62 mm.

Para desplegar rápida y eficazmente los HueyCobra, el Ejército norteamericano nombró al teniente coronel Paul R. Anderson, jefe de los 53 hombres del Nuevo Equipo de Entrenamiento (NETT) AH-1G. La unidad consistía en cuatro especialistas en motores, 13 oficiales y suboficiales pilotos, 83 soldados, seis agregados civiles de la Bell, tres miembros del Mando de Armas y cuatro del Mando de Electrónica del Ejército norteamericano. Anderson había escogido personalmente a todos los integrantes militares del equipo -la mayoría ya habían estado en Vietnam- por su talento especial. Al principio, los militares del equipo recibieron cursos de la fábrica de Bell en Fort Worth, Texas. Durante la última mitad de 1967, estas personas asistieron a una gran variedad de cursos de adiestramiento en Bell, Lycoming, Chandler Evans, Rock Island Arsenal y la base aérea de Hunter.

El despliegue inicial de estos helicópteros de ataque en Vietnam del Sur tuvo lugar en setiembre

de 1967, cuando el Ejército norteamericano asignó seis de ellos al Nuevo Equipo de Entrenamiento de la 1.ª Brigada de Aviación. Tras superar los primeros problemas del HueyCobra, el equipo empezó a entrenar a la 334.ª Compañía de Helicópteros de Asalto, la primera unidad que llevaría este aparato al combate. Mientras trabajaba con la 334.ª, Anderson desarrolló un programa de entrenamiento destinado a familiarizar a los pilotos y personal de apoyo con el AH-1G.

Meses después de entrar en el servicio activo, el HueyCobra había conseguido un impresionante récord: El 4 de septiembre, por ejemplo, tuvo lugar la primera experiencia en combate del AH-1G durante una salida de entrenamiento, con el general de división P. Senett Jr. y el suboficial J. D. Thomson a los mandos. Unos 15 km al noreste de Can

ATAQUE DEL EQUIPO ROSA

A mediados de 1969, el teniente Hugh Mills actuaba como piloto de exploración en un "equipo rosa" formado por un OH-6A Loach y un AH-1G Cobra. Su jefe de tripulación era James E. Parker y el piloto del Cobra era el teniente Dean Siner. La zona de patrulla del equipo, la orilla occidental del río Saigón, entre Lai Khe y Cu Chi, era conocida como la "calle Loach" de helicópteros de exploración que habían sido derribados allí en 1968:

"Aquel día en particular no encontramos ningún sampán, pero mientras nos desplazábamos a lo largo de la orilla, miré a mi izquierda y vi que baila junto entre el bambú, a unos 35 m de la orilla del río. Inmediatamente llamé al Cobra y le dije que creía que había allí un campamento. Mientras sobrevolábamos el claro, efectué un giro muy cerrado y me lancé derecho sobre soldados del VC, cuyo desayuno interrumpimos. Evidentemente no nos habían oído llegar y empezaron a correr asustados mientras volábamos sobre ellos. Parker abrió fuego con la ametralladora y yo di la vuelta para otra pasada. En ésta soltamos cohetes lunáricos de color rojo y nos retiramos. Dean ya se lanzaba en su pasada de tiro con el Cobra. Sus primeros cohetes impactaron en el

blanco cuando yo estaba a 15 m del mismo. Esto puede dar una idea del grado de coordinación que habíamos conseguido gracias a la práctica. No tuve que decidir nada después de mi transmisión inicial para que él calculase cuál era el objetivo y disparase sus cohetes, seguro de que yo me habría alejado del blanco. Cuando el turno empezó a despejarse, di la vuelta y efectué una nueva pasada sobre la zona del objetivo; no me dispararon en dicha pasada y yo tampoco disparé. Giré y me lancé de nuevo sobre la zona, descendiendo y decelerando hasta quedar sobre el blanco para valorar.

Tras decelerar unos 40 nudos, avisté un cuerpo debajo de los bambúes muy mutilado y equipo desperdigado a su alrededor. Justo entonces abrió fuego un AK-47 junto a mi puerta derecha (el sonido de un AK-47 es inconfundible: un chirrido que estremece hasta los huesos). En ese mismo segundo, la M-60 del asenso trasero empezó a disparar fuego de réplica. Incliné la proa y di la máxima potencia mientras llamaba a Siner para decirle que aún había actividad en la zona. Llegó para su segunda pasada y lanzó el 40 por ciento de su armamento. Me acercé por tercera vez. En esta pasada confirmamos la muerte de los cuatro soldados del VC. Había algunas mochilas y armas colocadas alrededor, pero habían sido pulverizadas por el Cobra."





Tha City, en el delta del Mekong, el AH-1G se unió a una formación de UH-1 y atacó fuerzas enemigas ocultas en una pequeña isla. Cuando el Viet Cong intentó salir en sampanes, Seaoff destruyó uno de ellos con fuego de la Mangusta y cobetas.

Después, durante la ofensiva del Tet de 1968, los observadores militares consideraron que el AH-1G fue decisivo en la defensa de Saigón. Ling Bach y Ben Hoa; también ayudó a rechazar un ataque del Viet Cong contra la base aérea de Ton Son Nhut, en las afueras de Saigón. Además, estos aparatos fueron muy útiles para localizar blancos en los estrechos confines de las ciudades, donde tuvo lugar gran parte de los combates del Tet.

La rapidez de réplica del Cobra resultó ser también de gran valor en la defensa de los campamentos base. A las 04.00 horas del 9 de mayo de 1968, por ejemplo, fuerzas del VC dispararon 38 proyectiles de 122 mm y cohetes de 127 mm sobre la base de la 25ª División de Infantería en Cu Chi. Poco después de que cayera el último cohete, dos AH-1G de la Sección D del 3º Escuadrón del 4º de Caballería estaban sobre el posible emplazamiento enemigo y regaban el fuego de la artillería estadounidense.

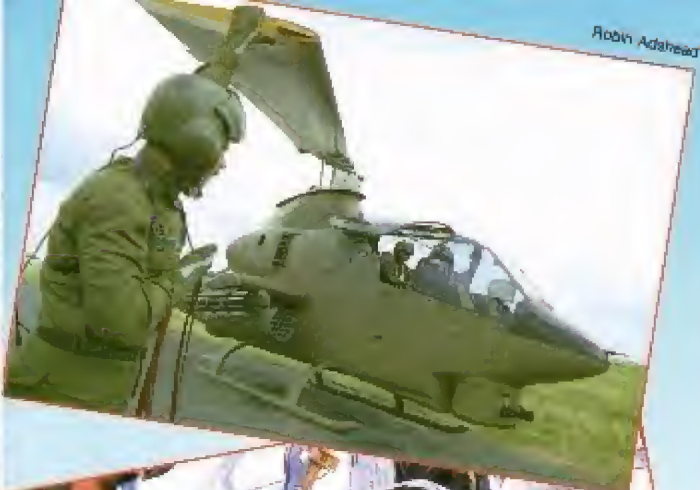
Marshall se acercó a baja altura y aterrizó con su Cobra en medio de una lluvia de fuego de ametralladora y mortero

Como consecuencia de todo y muchas otras éxitos, el Ejército norteamericano compró muchos más AH-1G hasta que, en abril de 1968, más de las mitad de los 680 helicópteros en Vietnam del Sur eran de este tipo. El Ejército estadounidense asignó estos aparatos a cuatro tipos de unidades llamadas secciones de caballería aérea, compañías de helicópteros de asalto, compañías de armas aéreas y baterías de cohetes aéreos. Durante los años de Vietnam, los HusyCobra sirvieron en diversas funciones, incluyendo la de escolta de los transportes de tropas UH-1, fuego de apoyo a unidades aerotransportadas y operaciones de localización y ataque conjuntamente con helicópteros de exploración OH-6A Loach.

De vez en cuando, el AH-1G ejecutaba misiones insospechadas. Por ejemplo, en la mañana del 20 de enero de 1970, dos batallones del 85º Regimiento norvietnamita y parte de un regimiento antiaéreo lanzaron un ataque con morteros y cohetes sobre la Base de Fuego de Apoyo Nuih, en las afueras de Tay Ninh, el hogar del 2º Escuadrón del 11º de Caballería Acorazada. Aparentemente, el enemigo esperaba que el personal norteamericano se lanzase en un asalto aerotransportado sobre el hecho seco de un lago situado a unos tres kilómetros al oeste de la base, donde unos cañones antiaéreos estratégicamente situados devastarían la fuerza norteamericana.

Durante las primeras fases del ataque, los norvietnamitas derribaron un helicóptero de exploración, dejando a su piloto herido, el sargento William Parra, desamparado en el interior de un cráter de bomba. Un Cobra, pilotado por el capitán Carl E. Marshall, localizó rápidamente los restos del aparato y avistó a Parra, que había saltado desde el cráter. Marshall se acercó a baja altura y

Arriba, izquierda: Un cañonero Cobra lleva a cabo una pasada de ametrallamiento después de haber enviado una lluvia de cohetes de 127mm contra posiciones del VC. Extremo izquierdo: El Cobra (en primer plano) y el OH-6A Loach de un "equipo rosa".



Robin Adairhead



Robin Adairhead



Robin Adairhead



Aviation Photographs International

aterrizó su Cobra en medio de una lluvia de fuego de ametralladoras y morteros. Parzís corrió hacia el aparato y se lanzó sobre el asiento delantero, encima del regazo del artillero y con las piernas colgando fuera de la cabina. En pocos segundos, el AH-1G despegó y salió del bosque. Aparte de este espectacular episodio, los HueyCobra lanzaron 50 toneladas de cohetes sobre las posiciones enemigas durante una batalla que duró casi 14 horas. El contraataque norteamericano fue tan devastador que el 88.º Regimiento norvietnamita quedó fuera de combate durante casi cuatro meses.

Aparte de sus operaciones en Vietnam del Sur, los HueyCobra participaron también en numerosas misiones al otro lado de la frontera. A comienzos de 1970, por ejemplo, el presidente Richard M. Nixon aprobó un ataque conjunto entre sudvietnamitas y norteamericanos contra los santuarios comunistas en Camboya. Antes de su decisión, la 1.ª División de Caballería (Aerotransportada) había realizado operaciones a lo largo de la frontera camboyanas para vedar las rutas de abastecimiento de los norvietnamitas y el Viet Cong. Aunque gracias a estas misiones se hallaron muchos escondrijos de armas portátiles, el personal del 1.º de Caballería estaba convencido de que el principal punto de abastecimiento estaba al otro lado de la frontera con Camboya.

Cuando los servicios de información confirmaron estas sospechas, el 1.º de Caballería se preparó para lanzar un asalto aerotransportado en Camboya en apoyo de las tropas terrestres norteamericanas y sudvietnamitas. El plan de ataque requería que el 1.º de Caballería enviase tropas a la región "Anzuelo" de Camboya y se reuniese con un grupo terrestre del 11.º Regimiento de Caballería Acorazada. Otras unidades norteamericanas y sudvietnamitas realizarían operaciones aerotransportadas en zonas adyacentes. Mientras tanto, los Cobra volarían a la cabeza en busca de objetivos

de fortuna. A finales de junio de 1970, la misión estaba compuesta. Más de 10 000 soldados enemigos perdieron la vida, y los norteamericanos y sudvietnamitas capturaron armas suficientes para equipar a 50 batallones enemigos con armas portátiles y 90 batallones con colectivos.

La otra gran misión al otro lado de la frontera en la que participó los HueyCobra tuvo lugar a finales de 1970, cuando las fuerzas americanas empezaron a acumular armas y material de guerra en territorio laotiano, alrededor de Tchepone, un centro de abastecimiento situado en el extremo norte de la ruta Ho Chi Minh. Según los servicios de información, el enemigo se estaba preparando para una gran ofensiva terrestre en las dos provincias septentrionales de Vietnam del Sur: Quang Tri y Thua Thien. Mientras continuaba esta preparación, las autoridades norteamericanas y sudvietnamitas decidieron lanzar un ataque aéreo contra Tchepone para impedir este posible ataque y cortar la ruta de infiltración enemiga en Camboya y Vietnam del Sur. Aunque sólo participaron tropas sudvietnamitas en esta operación, denominada "Lam Son 719", Estados Unidos proporcionó un amplio apoyo aéreo.

"Lam Son 719" -la última gran operación aerotransportada llevada a cabo por fuerzas norteamericanas durante la guerra- puso en contacto a los helicópteros de ataque HueyCobra con los carros de combate ligeros nortvietnamitas. Tras evitar un objetivo, los AH-1G disparaban sobre él para mantener el contacto y después se lo dejaban a los cañabombarderos de la Fuerza Aérea. Si éstos no estaban en las cercanías, los Cobra atacaban al carro de combate con sus propias armas. Sin embargo, a veces, el armamento del cañonero era insuficiente para destruir el blanco; según el general Berry, los Cobra podrían haber eliminado mu-

El AH-1G HueyCobra fue construido específicamente para la guerra de Vietnam, donde con su combinación de velocidad, agilidad, potencia de fuego y protección blindada proporcionó un gran apoyo ofensivo durante los desmontajes aerotransportados. En colaboración con los helicópteros de exploración loach, el devastador fuego de los Cobra obligaba al enemigo a permanecer agachado la cabeza mientras la infantería norteamericana llegaba a las zonas de desmontaje. Para minimizar los daños a cabo a pocos metros de las posiciones del Viet Cong y evitar habilitar y cargar por parte de los tripulantes del Cobra: las posibilidades de ser alcanzado directamente por el fuego de tierra solían ascender al 60 por ciento. Tras el indiscutible éxito del Cobra durante la guerra de Vietnam, la Bell Helicopter Company firmó un contrato para perfeccionar el AH-1G. El resultado fue el AH-1Q (superior, izquierda).

chos carros de combate ligeros si hubieran sido puestos de armas contracarro adecuadas.

"Ahora necesitamos helicópteros con armas contracarro. Si hubiéramos estado en 'Lam Son 719' con un arma contracarro precisa, letal y de alcance relativamente largo habríamos destruido muchos más carros de combate del EVN y proporcionado a las fuerzas terrestres vietnamitas un apoyo mucho más eficaz".

A comienzos de 1972, los HueyCobra habían sido equipados con un nuevo cohete contracarro de 70 mm. Durante los combates en torno a An Loc que tuvieron lugar entre el 1 de abril y el 11 de mayo de 1972, los AH-1G destinados a la Batalla F del 79 de Artillería de Campaña Aérea, una unidad de la 3ª Brigada (Aerotransportada) de Caballería, consiguieron destruir 10 carros de combate de fabricación soviética y dañar otro más.

Además de servir con el Ejército norteamericano, los HueyCobra fueron destinados a la Infantería de Marina (USMC). Conocido como el SeaCobra y denominado AH-1J, este aparato tenía una torreta XM-187 con un cañón triplo de 20 mm que podía disparar hasta 790 proyectiles por minuto. En el ala se le podía instalar el contenedor de Minsk XM-18 de 7,62 mm, el XM-187 de misiles o el lanzacohetes XM-189 de 19 alvedos. El aparato se podía equipar con un freno de rotor para operar desde buques, aviónica normalizada de la Armada y dos motores.

El SeaCobra podía llevar una carga "ligera" o "pesada" de armamento según las exigencias del objetivo y el alcance. Una carga "ligera" pesaba 670 kg y consistía en una cantidad máxima de munición de 80 mm, 14 cohetes de 70 mm y contenedores de cañones u otro armamento ligero en el ala. Una carga "pesada" normal consistía en 300 cartuchos de 20 mm y 76 cohetes que sumaban un peso total de 1 688 kg.

El 22 de febrero de 1971, el coronel Paul W. Nielsen y el teniente coronel Clifford E. Reese realizaron la primera misión de combate del SeaCobra como parte de la evaluación del aparato. Durante los dos meses siguientes, cuatro SeaCobra protagonizaron pruebas adicionales en condiciones de combate. Durante este tiempo, efectuaron un total de 614 horas de vuelo, dispararon 14 953 proyectiles de 7,62 mm, 72 949 de 20 mm y 2 842 cohetes. Como resultado, el Cuerpo de Infantería de Marina norteamericano equipó con el SeaCobra tres escuadrones de helicópteros de ataque y uno de la reserva.

Mientras la guerra de Vietnam llegaba lentamente a su fin, quedó claro que los HueyCobra constituirían una parte importante del arsenal norteamericano. De hecho, incluso antes de que las últimas tropas norteamericanas salieran de Vietnam del Sur, el 29 de marzo de 1973, el Ejército norteamericano inició el Programa de Armamento Cobra Perfeccionado, para poner al día los AH-1G y satisfacer las necesidades de un helicóptero armado en una guerra de media y alta intensidad. La Bell Helicopter Company inició las entregas de producción de este nuevo helicóptero, denominado AH-1Q, el 10 de junio de 1973.



Situado en la parte delantera de un AH-1Q HueyCobra (extremo izquierdo), el copiloto-arquero dispone de una amplia gama de sofisticados equipos ante él. Entre ellos: la mira reflectora Emerson (fijada a la estructura del parabrisas), un nuevo subconjunto de control de tiro, un dispositivo de interferencia infrarroja y un radar de alta resolución. El asiento del piloto (extremo izquierdo, arriba) está armado detrás y ligeramente por encima del arquero, lo que le proporciona un ilimitado campo de visión. El AH-1Q también dispone de sillas contracarro TOW (centro, izquierda). La variante más reciente del Cobra es la AH-1S, capaz de llevar una carga completa de ocho misiles TOW en todo tipo de condiciones. El AH-1S también ha sido modificado para incluir una torreta con un cañón triplo General Electric de 20/30 mm y un motor turboshaft Avco Lycoming T53-T65 de 1 800 hp. Izquierda: En este HueyCobra se distingue claramente su torreta ventral.

MALVINAS: LA DECISION



Abajo: El comandante Ewen Southby-Tailyour fotografiado a bordo del MV Forerunner.

Arriba: La tripulación usó la vela del Capricornus, un queque noruego utilizado por el comandante en su tiempo libre para visitar las costas de las Malvinas mientras mandaba el Grupo Naval 6601 en las islas.

Semanas de afanosas investigaciones precedieron a la importante decisión de desembarcar la Fuerza Operacional británica en San Carlos, en las islas Malvinas.

El comandante Ewen Southby-Tailyour fue llamado por el general de brigada John Thompson, en el cuartel general de las Fuerzas de Contingencia, a las 22.00 horas del 2 de abril de 1982 y se le pidió que dijese todo cuanto supiese sobre las islas Malvinas. Southby-Tailyour se dio cuenta al momento de que si se separaba de su información correría el riesgo de quedarse en Inglaterra cuando regresara la Fuerza Operacional. Asustadísimo, Thompson accedió a su petición de ser destinado a su estado mayor mientras duraba lo que estaba por venir. Aquella noche, inició la primera de sus 69 charlas sobre el tema utilizando una selección de sus mil diapositivas y numerosas croquis y mapas dibujados a mano.

Para aquella conferencia inicial, realizó un pequeño mapa de las islas en el que marcó convenientemente sobre 16 de las zonas más adecuadas para operaciones anfibias. Nadie tenía ni idea de su misión, pero sea lo que fuera lo que se decidiese en Londres, él sabía que tenía que planear un desembarco por Puerto Argentino como objetivo final. Se dio cuenta entonces que la logística dependía de los portaviones a fin de que proporcionase las bases de helicópteros necesarias desde las que iniciar el asalto inicial.

Después de que el cuartel general de la brigada embarcase del HMS Fearless, el 8 de abril, Southby-Tailyour usó la vela de su barco y coleccionó información y fotografías de todos los muelles y personas que habían servido en las islas y que podían ser de ayuda. A partir de esta memoria y de las respuestas a las preguntas efectuadas a los navíos de las Malvinas que vivían en Gran Bretaña, elaboraron un cuadro de la zona en la que iban a operar.



Southby-Tailyour

CARTOGRAFIA LAS MALVINAS

"Llegué a Puerto Argentino en abril de 1978, tras haber transferido del HMS Endurance al MV Fortescue. Durante aquel corto viaje de cinco minutos conocí al hombre del que tanto había oído hablar: el capitán Jack Solís. Me habían destinado al Grupo Naval 8901, como se conocía al Destacamento de las Islas Malvinas de la Real Infantería de Marina, y por fin pude instrumentar un plan que había incubado desde que me ofrecí voluntario a los Royal Marines años atrás.

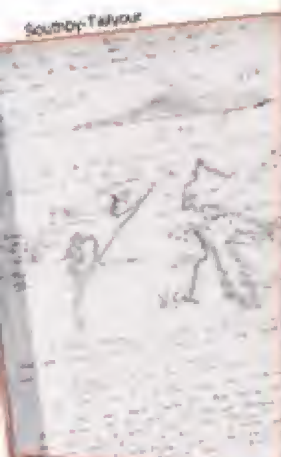
"Desde que me enteré de mi destino en 1977, mis investigaciones descubrieron que, aunque las islas habían sido estudiadas durante los últimos 150 años por el Servicio Hidrográfico, muchos de los mapas eran de escaso valor para los patrones de Yates. Decidí entonces que yo interpretaría los mapas del Almirantazgo y anotaría los conocimientos de Jack Solís para los futuros Yates visitantes. El escaso número de éstos que recibían las islas no me disuadió ya que, en el peor de los casos, redactaría notas a mano para los miembros del Real Escuadrón de Yates, al que yo pertenecía, y el Real Club de Cruceros. También pensaba estudiar supervivencia práctica, la flora y la fauna, y la historia de las aproximadamente 300 embarcaciones hundidas en las aguas locales.

"Así, no había ningún otro motivo en mi deseo de visitar todas las playas y fondeaderos del archipiélago, aunque era mucho más fácil explicar

mi trabajo diciendo que era para fines militares. De hecho, esto fue verdad en el caso de unas playas en la zona de la bahía de Campo Menta, al este de Salvador, donde colocamos un escondido de armas, municiones y alimentos para alerta en caso de invasión. Ya que también había sido entrenado como oficial de lanzamiento de asalto, pude estudiar los lugares de desembarco desde ángulos complementarios: las playas de desembarco militar y los lugares seguros para fondear los Yates tienen a posesar las mismas características.

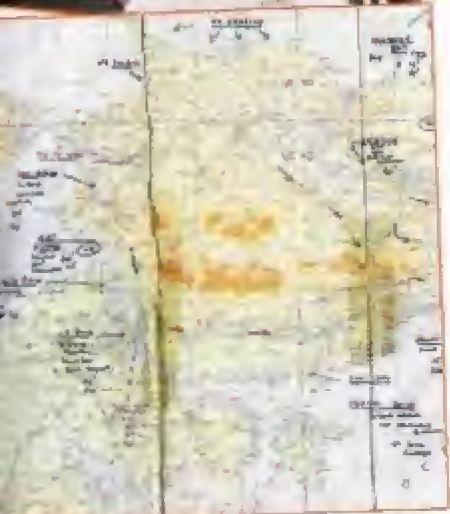
"Durante mi año en las Malvinas llegaron tres Yates. Uno en particular, un queche aparejado con cangrejas y robusto procedente de Noruega, fue convencido para que me permitiera poner en práctica muchas de las disciplinas de navegación necesarias para viajar por aquel complicado archipiélago de más de 900 islas. Es difícil calcular cuántos kilómetros de línea costera hay, pero estoy que recorrí unos 10 000 con el paciente Jack Solís.

"Al final de mi gira reuní unas 1 000 diapositivas y numerosos boquejos en acuarela de las islas que acompañaban a un libro de notas de unas 100 páginas con croquis y anotaciones a lápiz. Fue éste el material que resultó tan valioso para mí cuando asesoré a los comandantes sobre los lugares de desembarco adecuados antes de elegirse finalmente San Carlos."



Royal Marines

Arriba, izquierda: Mientras navegaba alrededor de las islas Malvinas en 1978, el comandante Southby-Tailyour recopiló detallados informes sobre cada bahía y cala que visitó, completando sus observaciones con croquis y anotaciones. Durante la guerra de las Malvinas en 1982, los resultados de sus informes fueron vitales para la planificación operacional. Izquierda: Southby-Tailyour (sentado a la izquierda) estudia posibles lugares de desembarco con los oficiales del Grupo "R". Son (desde la izquierda) el comandante Rodrick Macdonald, el capitán Vivian Rowe, los comandantes Gerry Wells-Cole y John Cheater, y el general de brigada Julian Thompson. Abajo, izquierda: Un mapa de las Malvinas marcado con anotaciones de Southby-Tailyour referentes a posibles lugares de desembarco. Se anotación sobre la bahía de San Carlos ("Protegida, Dominada, Buenos Sp. 55 y 56") quiere decir que el lugar está protegido del viento y el oleaje, dominado por elevaciones de terreno, tiene buenos emplazamientos para posiciones de tropas y está a 85 millas de Puerto Argentino por tierra y 90 millas por mar.



Southby-Tailyour

Dicho cuadro no era muy alentador desde el punto de vista militar. Explicaba que, como lugar para vivir, las islas no estaban mal, con un clima temible en los términos soleado, húmedo, frío y muy ventoso. El único problema y el más importante era el ritmo de cambios climáticos, que podía resultar una pesadilla para los militares. Se explicó también que la marcha para las tropas terrestres sería muy difícil, pues el 85 por ciento de las 7 800 kilómetros cuadrados estaban cubiertos de pantanos turbosos, sin la protección natural de árboles o setos. El desplazamiento hacia Puerto Argentino sería arduo.

Desembarcar cerca de Puerto Argentino supondría exponerse a los ventarrones y a los ataques con Exocet y submarinos

Los militares necesitaban una ruta hacia el objetivo lo más corta posible, pero un asalto frontal sobre las playas locales estaba descartado. Los británicos no hacen las cosas de ese modo. Los argentinos están influenciados por el modo de pensar norteamericano y, al creer que los británicos también lo estarían, esperaban que desembarcaran al este de Isla Soledad. Un uso aséptico calcularon mal su doctrina militar, su agudeza, su preparación y su tenacidad. Si desembarcar cerca de Puerto Argentino supondría exponerse a los ventarrones y a los ataques con Exocet y submarinos. Alfortunadamente el enemigo había situado sus defensas según la filosofía norteamericana e incluso después de que hubieron tenido lugar los desembarcos británicos, los argentinos siguieron siendo ciegos a redeplegarse en tierra.

Conforme se fue clarificando el conocimiento británico sobre las posiciones defensivas argentinas, empezaron a buscar playas y opciones más alejadas de Puerto Argentino y la artillería pesada

Opciones en las Malvinas

Mientras la Fuerza Operacional navegaba hacia el sur y las tropas se preparaban para la batalla para reconquistar las Malvinas, los planificadores militares enviados de todas las armas de las Fuerzas Armadas británicas mantuvieron reuniones frecuentes con el fin de encontrar la mejor forma de conseguir la victoria. Su principal preocupación se refería a la situación de los asaltos anfibia iniciales, la parte más peligrosa potencialmente de la operación planeada. Había que considerar numerosos factores: la geografía de las islas y las distintas necesidades de las fuerzas de tierra, mar y aire. La información oficial sobre las Malvinas era muy pobre y la mayor parte de la disponible estaba desfasada. Sin

embargo, un oficial de la Real Infantería de Marina, el comandante Southby-Tailyour, pudo proporcionar la información necesaria. Este estado mayorero había visitado frecuentemente las islas antes de la guerra y había pasado gran parte de su tiempo libre trazando las costas. Ayudado por los detallados cartas y diarios de Southby-Tailyour, el grupo de planificadores de la Fuerza Operacional pudo disponer de numerosos lugares de desembarco potenciales. Una por una, todas las operaciones fueron siendo desechadas o dejadas de lado para consideraciones posteriores. Al final, tras muchas horas de debate, se acordó un lugar de desembarco: las tropas llegarían a la costa en San Carlos.



Bahía Cow



Southby-Tailyour

Cabo Dolphin

Puerto Argentino y Isla Soledad

Cualquier posible discusión sobre un desembarco en Isla Soledad tendría que tener en cuenta el hecho de que la mayor parte de las fuerzas de ocupación argentinas estaban concentradas en las elevaciones de terreno que dominaban la capital. Cualquier asalto frontal en las playas de Puerto Argentino tendrían un costo prohibitivo y muchas playas situadas al norte y al sur, aunque eran adecuadas en otros términos, estaban dentro del alcance de la artillería enemiga. Aún así, los planificadores estudiaron numerosas sugerencias, desde la punta de Macbride hasta la bahía Volunteer. Pero surgieron problemas. La flota invasora habría estado bajo la constante amenaza de vientos del este, los Ekcoet basados en tierra y submarinos. Una vez en tierra, las tropas terrestres, aunque a poca distancia de Puerto Argentino, tendrían que tener una serie de angostos pantanos turbosos y el peligrosísimo cuello de botella de Monte Verde, que estaba defendido por el enemigo. Al sur de Puerto Argentino, los densos sargazos y las posiciones enemigas de la zona de Wickham descartaban numerosas opciones dentro de la zona Fitzroy-Bluff Cove. Si los buques de asalto eran cogidos en mar abierto sin la protección de baterías de misiles colocadas en las elevaciones colindantes, la aviación enemiga habría podido entonces efectuar un bombardeo mucho más preciso en las críticas fases iniciales del desembarco. Las fuerzas argentinas también habrían podido replicar con mucha más rapidez a cualquier ataque.



Lafonia

Cualquier intento de desembarco en Lafonia, una baja región situada al sudoeste de Puerto Argentino, habría conllevado varios riesgos. La línea costera está plagada de densos lechos de sargazos y carece de aguas seguras para fondear o de elevaciones de terreno significativas para la colocación de baterías antiaéreas. Las playas son pobres y demasiado pequeñas para una rápida agrupación de fuerzas. Lafonia está a alguna distancia de Puerto Argentino y la única ruta viable hacia Isla Soledad pasa a través del estrecho cuello de botella de Prado del Ganso. Ello, por sí mismo, habría supuesto una larga marcha para las tropas con la posibilidad de tener que combatir con las guarniciones enemigas de Prado del Ganso y Darwin. También habría sido muy vulnerable a los ataques.

La Boia

Southby-Tailyour



539.º ESCUADRON DE ASALTO

Durante las maniobras de comandos en el norte de Noruega en los últimos 18 años, se ha descubierto la necesidad de escuadrones de lanchas de desembarco que puedan operar en condiciones hostiles en zonas avanzadas sin ninguna base de reparaciones, mantenimiento o servicio. Se usó un intenso período de pruebas en condiciones árticas, primero con lanchas utilitarias (LCU) solamente y después con otras más pequeñas que incluían las de vehículos y personal (LCVP), de aluminio y capaces de anclar a 30 nudos, y la lancha rígida de incursión (FRC), de 35 nudos. Las primeras operaciones en las Malvinas demostraron lo vital que era un único canal de mando que englobara el control de todas las lanchas de desembarco con el general o comodoro de Guerra Anfibia.

Alternativamente, esta posibilidad ya se había practicado informalmente en el Ártico. El tercer día de la guerra (el 24 mayo), el Escuadrón de Lanchas de Desembarco de la Fuerza Operacional se formó en la bahía de San Carlos. Sus lanchas Sigeras llegaron del 1.º Escuadrón de Incursión y las LCU y LCVP del 4.º y 5.º

Escuadrones de Asalto, basados en el HMS *Forster* y el HMS *Intrepid*, respectivamente. Del total de 140 hombres enviados al asedío, 11 recibieron condecoraciones por valentía o servicio distinguido. Trágicamente, seis murieron en acción. La unidad fue disuelta el 14 de junio. Al volver a Gran Bretaña, los infantes de marina reanuvn su solitud de formar una unidad independiente. El Escuadrón de Asalto se formó en Plymouth en el segundo aniversario de la invasión de las Malvinas y se denominó

639.º Escuadrón de Asalto en honor de la 532.ª Fregata de Asalto, que había servido con distinción el 6 de junio de 1944 en las playas de Normandía.



Southby-Tailyour

enemiga. Al norte de Puerto Argentino estudiaron las zonas de las bahías Volunteer y Cow, y también toda la península de Punta Macbride. Sin embargo, las rutas por tierra hacia Puerto Argentino no eran buenas y había un cuello de botella entre la bahía de Salvador y la de la Anunciación que, con toda seguridad, estaría vigilado. Si desembarcaban en esta zona, tendrían que combatir en Green Patch, una zona que habría ocupado el lugar de Prado del Ganso en la historia militar británica. Pero allí, a diferencia de Prado del Ganso, habrían sido obligados a combatir.

Al sur de Puerto Argentino había poco de valor desde el punto de vista militar o naval. Las playas eran todas pequeñas y las rutas eran difíciles, con numerosas concentraciones de sargazos. El enemigo casi tendría vía libre hasta los buques anfibios, el terreno era bajo e inadecuado para la instalación de defensas antiaéreas Rapier y el enemigo podría haberlo observado todo desde la sierra de Wickham.

Las fuerzas anfibias descartaron toda la intención por los mismos motivos, sumándose el factor de la terrible caminata a través de aquella baja región. También estaba otra vez la desventaja del cuello de botella de Prado del Ganso. El general de brigada era consciente de que la marcha hacia Puerto Argentino sería ya bastante ardua de por sí, sin necesidad de batallas por el camino. En un momento dado, Southby-Tailyour tuvo que responder a la pregunta referente a la bahía de Strevell, en Puerto Norte, a pocos kilómetros de la cual había una zona ideal para construir una pista de aterrizaje.

Arriba: El comandante Southby-Tailyour posa delante de un Pocer, uno de los 11 aviones inutilizados durante la noche del 14 de mayo cuando el SAS atacó el aeródromo argentino de la isla de Soledad (Pérez). Los ocho hombres de la patrulla del SAS que reconstruyó la isla en catorce días del asalto principal en helicóptero, recibieron instrucciones en base a la información de Southby-Tailyour referente a la isla. Arriba, derecha: A bordo del buque de asalto HMS Fearless, que llevaba la planta mayor de la 3.ª Brigada de Comandos, los artilleros prestan atención al posible ruido de aviones en medio de la densa niebla.





Southby-Tailyour

Abajo, izquierda: Con la impresionante masa del *Fearless* tras ellos, miembros del 1.º Escuadrón de Incursión de la Real Infantería de Marina realizan su entrenamiento de asalto junto a la costa de la isla Ascensión. El 24 de mayo ellos y su lancha rígida de incursión entraron a formar parte del Escuadrón de Lanchas de Desembarco de la Fuerza Operacional a fin de asegurar un único canal de mando entre la plana mayor de la 3.ª Brigada de Comandos y los patrones de las lanchas de desembarco. Abajo: Comienza la invasión. Una sobrecargada LCU del 4.º Escuadrón de Asalto se aleja del *Fearless* en dirección a la bahía de San Carlos.



Camera Press

je desde la que los Harrier e incluso los transportes Hércules podrían operar. Pero hubiera llevado mucho tiempo su construcción y estaba mucho más cerca de las bases aéreas argentinas.

La opción de la bahía de San Carlos fue tomando forma al tiempo que la atención se alejaba de Puerto Argentino. Se había tenido en cuenta desde los primeros días, pero como una más de las muchas opciones. En el diario de Southby-Tailyour aparece al principio como una zona específica digna de un escrutinio más detallado el 17 de abril.

Túlganos a isla de Ascensión. Se informa al comandante en jefe de la flota a bordo del HMS *Hermes*. El almirante Fieldhouse nos recuerda el objetivo (por cuarta vez): un plan para desembarcar en las islas Malvinas a fin de restablecer la administración británica. De vuelta a bordo del HMS *Fearless*. Se discute sobre un desembarco en la bahía de San Carlos con el general de brigada.

Las fuerzas terrestres podían montar un círculo de misiles Rapiers para defender la cabeza de playa

Esta bahía tenía ventajas y desventajas tanto para la fuerza militar como para los buques anfibios. A la Armada Real le gustó el lugar porque estaría lejos de los ataques con E-600 y se podría contrarrestar la amenaza submarina bloqueando los extremos del estrecho de San Carlos. (Pero quedaba la preocupación de que algunos de los submarinos argentinos de construcción alemana se hubiesen pasado en el fondo a la espera de que los británicos actuasen así. Los fondeaderos estaban protegidos por todas partes del viento y el oleaje, lo que significaba que se podría realizar el desembarco de un modo ininterrumpido. Las fuerzas terrestres podían montar un círculo de misiles Rapiers para defender los buques y la cabeza de playa. Pero para la Armada Real, la opción de la bahía de San Carlos también suponía un tránsito mucho más largo por la Zona de Exclusión Total (ZET), del que gran parte se tendría que llevar a cabo a la luz del día. También estaba la posibilidad de minas en las entradas del estrecho de San Carlos y la bahía del mismo nombre, pero este problema se ignoró por completo. Una vez más, mientras los aviones enemigos (tras haber sorteado los Harrier y los Rapiers en su aproximación al fondeadero) tendrían menos de tres segundos para seleccionar y atacar un blanco después de pasar sobre las montañas colindantes, los buques también tendrían poco tiempo para operar sus sistemas defensivos. Esto obligó a la Armada a pocos buques dentro y fuera del estrecho y al norte y oeste de la isla para disponer de alerta temprana.

A la Real Intendencia de Marinos le quedó la bahía de San Carlos porque había cuatro playas adecuadas para las lanchas de desembarco, y las cuatro estaban situadas debajo de zonas montañosas. Eso aseguraría una buena defensa en todos los ángulos del fondeadero. La complicada descarga y la instalación de sus puntos iniciales de abastecimiento se llevarían a cabo con bastante protección de los ataques al suelo. En este sentido, la bahía de San Carlos era ideal. Sin embargo, había algunas desventajas militares que quedarían su mal de reir: después de haber asegurado la cabeza de playa. Aquella bahía era el lugar de la Soledad más alejado de Puerto Argentino (a excepción de la bahía Baje que, por alguna razón su desconocidad, fue siempre la opción pretendida del estado mayor del Grupo de Batalla); esto supondría una larga marcha de aproximación durante la que el enemigo podría redeplegar sus defensas. La bahía de San Carlos, situada al oeste, estaba también más cerca de la Argentina continental y los aviones enemigos, aunque casi al límite de su autonomía de vuelo, podrían atacar blancos de fortuna. La bahía estaba también a bastante distancia de los buques del Grupo de Batalla y sus Harrier, aliados al este de Puerto Argentino, y los aviones tendrían un tiempo de permanencia sobre el objetivo muy limitado para defender a las fuerzas británicas.

Desde el punto de vista de Southby-Tailyour, esta bahía era un buen lugar ya que, aunque las playas no eran excelentes, las conchas muy bien y podrían asegurar con precisión sobre sus características. Podrían llevar lanchas de desembarco a través de las concentraciones de sargazo y calculó que los argentinos, en caso de que hubiesen pensado que iban a desembarcar allí, no se ba-



Las Malvinas

Estimados del San Carlos



Desembarco en San Carlos
Isla Soledad, 20/21 mayo 1982

Tres semanas de planificación, la operación para rescatar a los sobrevivientes de los ataques se inició la noche del 30 de mayo. Bajo un cielo despejado, los helicópteros británicos que llevaban a paracaidistas e infantes de marina, zarpaban hacia la bahía de San Carlos.



Page 10

Tras volver a lo largo del lado occidental de la bahía de Est. Carlos, las lanchas de desembarco se reunen con el Jirapú y el Fierro en la línea de salida para recoger más tropas. Se transporta a 45 Comandos a la bahía de Ajó. No hay señales de los algerinos y los infantes de marina se desplazan rápidamente para ocupar las elevaciones de terreno.

Figure 1

El 3 Pars es llevado a bordo de las barcas de desembarco de la escuadra en dirección a la playa Siete. Se desembarcan con ellos los demás soldados y los paracaidistas desembarcan a aterrizar. El enemigo no contesta al asalto aéreo y la concentración de hombres y suministros necesarios de guerra para la expansión de la cabecera de playa por donde se movilizan.

Claves:
Ruta hacia los pájaros
Línea de partida

From 1949

20 mayo: 23,30 El 2 Paso y el 40 Comando cruzan la línea de salida una hora después de lo programado.
21 mayo: 00,15 Cuarenta y cinco minutos después de lo programado, el 2 Paso desfilan por el Barrio.
00,25 Tercer escape cerca de la línea de Agua.
el 40 Comando llega a la casa del Puma Viejo.



Izquierda: Miembros del 3 Para se preparan para desembarcar mientras su LCU se acerca a playa Sand, situada al oeste de Puerto San Carlos, en la mañana del 31 de mayo. **Abajo:** Dos LCU esperan en la bahía de Bonnaville tras descargar suministros para las posiciones avanzadas. Interior: A salvo en la costa, los infantes de marina siguen a los vehículos oruga sobrenavie Voivo Brúss en el largo camino a Puerto Argentino.



Southby-Tailyour



Southby-Tailyour

brían molestado en minar las aguas, calculando que los sargazos serían una barrera natural contra los británicos.

Aunque se eligió la bahía de San Carlos como el lugar con menos desventajas, la decisión final no se tomó hasta más tarde. El 2 de mayo, por ejemplo, la zona de las bahías de Cow y Volunteer parecía el lugar más probable. El 4 de mayo, Southby-Tailyour mecanografió una guía navegacional completa para la bahía de Salvador y también aquel mismo día le pidieron que opinara sobre la costa oriental de cabo Dolphin. Esto no fue difícil, ya que es el peor trocho de línea del archipiélago para un desembarco.

El 6 de mayo le invitaron a reconsiderar las playas a lo largo de la costa oriental a partir de Salvador. Aunque estaba expuesta a los imprevisibles vientos del norte y no le gustaba a la Armada Real, sí había varias ventajas militares, pues la longitud de las playas permitiría el desembarco simultáneo de tres unidades tamaño batallón. Por ello, un equipo SAS reconoció las playas y confirmó las observaciones de Southby-Tailyour. El 8 de mayo dio instrucciones al SAS referente a su aproximación a la isla de Pebley (Pebble). Iban a enviar un grupo de guía por delante de una incursión aerotransportada del SAS destinada a destruir los aviones argentinos en la pista de aterrizaje de la isla.

Southby-Tailyour dibujó una carta con todos los delfines y ballenas del océano meridional y lo pegó en la pared junto a los carteles de reconocimiento de buques y aviones

El diario de Southby-Tailyour revela el día 8 de mayo que estaba "considerando seriamente la zona de la bahía de San Carlos". Al día siguiente, además de discutir sobre la opción de dicha bahía, el general de brigada y él tuvieron nuevamente en cuenta la de Salvador. También supieron que el reconocimiento del SAS en la bahía de San Carlos había descubierto una mínima actividad enemiga, algo que les hizo inclinarse a favor de esta opción. Por supuesto, la decisión había que tomarla en Londres, pero ambos esperaban que le fuesen en cuenta. El diario del comandante dice el día 10 de mayo: "Después de la cena trabajamos en el plan navegacional para el comodoro del estrecho de San Carlos y dimos instrucciones al oficial en jefe del SAS sobre los problemas de navegación en Iceberg y La Boca".

En medio de todos estos planes, el comandante Southby-Tailyour intentó reunirse al inicio de todo, pues ya se habían avisado las primeras alturas a 33° 50' sur, 26° oeste y los primeros petreos de Wilam a 31° 56' sur, 28° oeste. También tuvo que subir al puente del Fearless para informar al oficial de guardia para que le mantuviera informado sobre los avistamientos de aves en lugar de submarinos y aviones. Sin embargo, Southby-Tailyour dibujó un mapa con siluetas de todos los delfines y ballenas del océano meridional y lo pegó en la pared junto a los carteles de reconocimiento de buques y aviones.

El jefe de la brigada dio sus órdenes para el desembarco en la bahía de San Carlos en la sala de guardia del Fearless el 13 de mayo. El comandante inició los procedimientos con el párrafo de "tierra" y recordó todo lo que había dicho a las fuerzas terrestres durante las semanas de lecturas individuales previas. Después pasó a la zona de

ORGANIZACIÓN DEL ESCUADRÓN

El 598.º Escuadrón de Asalto es una unidad de las Fuerzas de Comandos de la Real Infantería de Marina bajo el mando operacional de la 3.ª Brigada de Comandos. Está basado en Plymouth, en el Real Centro de Armamento Naval del siglo XVII. El escuadrón tiene dos funciones principales. Primero, es el núcleo de todas las embarcaciones menores de desembarco e incluye personal a disposición de las fuerzas de comandos para operar en todo el mundo, pero especialmente en el Pacífico Norte de la OTAN. El tamaño del escuadrón se puede duplicar o más, ya que se puede bajo su mando en misiones expedicionarias lanchas del Ejército británico de la Armada Real y de la OTAN.

El Grupo de Embarcaciones del Real Cuerpo de Infantería de Marina de los Países Bajos es parte integrante del escuadrón en tiempo de paz y también sirve con él en operaciones de la OTAN. En segundo lugar, coordina el mando, el control y las funciones de estas embarcaciones, proporcionando un enlace único para el puesto de mando del general de brigada y durante el período previo a cualquier desembarco, el oficial en jefe del escuadrón y su lancha están bajo el control del comodoro de guerra anfibia. En tiempos de paz, el escuadrón se compone de dos LCU "árcticos", cuatro LCVP "árcticos", 33 lanchas rápidas de incursión y 33 botes lanchables, apoyados por especialistas de la Armada Real en cañones, ingeniería, electrónica y radares. También tiene su propia Unidad Anfibia de Playa y sus secciones de recuperación y otras más. La mayoría de los oficiales se entrenan para operar con helicópteros, submarinos, chalupas y semisubmersibles y mercantes pesados. Todo esto está destinado a proporcionar a los planes del general de brigada una flexibilidad adicional, particularmente cuando el tiempo o la acción enemiga impiden otro tipo de movimientos tácticos o logísticos.

Operaciones Anfíbias. Más tarde recorrió las unidades militares de la Fuerza Operacional y dio instrucciones aún más detalladas.

La palabra clave que ordenaba el desembarco en la bahía de San Carlos la recibió el general de brigada a las 11,20 (hora local) del 20 de mayo mientras él y el comandante observaban una partida de chaquitos. Estaban a 130 millas al este de Puerto Argentino.

El comandante llevó el batallón paracaidista hasta la isla Rabbit para que desembarcasen en playa Sand al amanecer

La historia del desembarco principal está bien documentada. El escuadrón de asalto llevó al 2 Para y al 45 Comando desde el fondeadero inicial en el estrecho de San Carlos junto a punta Chanco. Estaba oscuro (22.30 hora local del 20 de mayo) y el traslado desde la línea de partida debería haber llevado una hora; dicha línea iba de punta Fanning, al norte, a punta Chanco, al sur. El comandante había planeado la aproximación a seis nudos con las 16 lanchas en la primera oleada. Pero le duró tiempo para llegar a tierra con la mitad de las embarcaciones a las 23,30 horas. Inevitablemente, hubo problemas y parálisis de la línea de salida una hora más tarde. Poner las embarcaciones a la velocidad máxima de nueve nudos y medio era más de lo que podían soportar, pero era imprescindible ganar tiempo ya que el 2 Para, sobre todo tenía una larga marcha por delante hasta alcanzar su objetivo de monte Sussex al amanecer. Navegaron a la máxima velocidad y resistieron la tentación de acortar el camino yendo directamente hasta la bahía de San Carlos. En lugar de ello, el comandante mantuvo su plan original bordeando la costa occidental; así se mantuvieron al margen de las concentraciones de sargazo en aguas poco profundas, que era la ruta de la que Southby-Tailyour estaba seguro que ningún enemigo esperaba que iban a seguir. Justo en frente de la playa del 2 Para (en la bahía de Bonners) viraron a estribor y cruzaron finalmente aquel estuario abierto, dejando al batallón en tierra exactamente 45 minutos después. Diez minutos más tarde, el 40 Comando desembarcó al norte de la playa de Pony's Valley.

Las dos mitades del escuadrón de lanchas de desembarco se reunieron después junto a la bahía de Ajax y salieron por donde habían venido antes de dividirse nuevamente para recoger al 3 Para y al 45 Comando de sus buques. Entonces llevaron a los infantes de marina por la misma ruta y desembarcaron en la bahía de Ajax mientras Southby-

Desarrolla: El comandante Southby-Tailyour espera mientras una LCU suelta la última de sus cargas en la bahía de Ajax. El tractor montacargas Eager Beaver y el Land Rover destruyeron el cómodo desembarco gracias a la calzada flexible rotunda por los Ingenieros Reales. Abajo e interior: Con sus armas y su aparato técnico dañados por dos bombas argentinas sin explosivos, la fragata HMS Argosau es llevada a remolque por tres LCU del Escuadrón de Lanchas de Desembarco de la Fuerza Operacional.

Southby-Tailyour



Southby-Tailyour

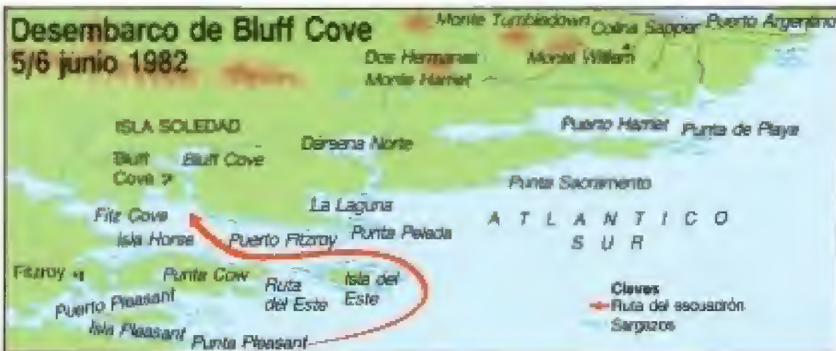
Tailyour llevaba al batallón paracaidista desde la línea de partida, pasando junto a la isla Fanning y a través de las capas de sargazo hasta la isla Rabbit, para desembarcar en la playa Sand al amanecer. En ningún momento hubo resistencia enemiga, aunque habían esperado ser atacados por una compañía.

Seguidamente, las lanchas de desembarco e incursión recibieron órdenes del estado mayor del comando de ayudar en la descarga de los buques logísticos y de pasaje y en el asentamiento de dos grandes unidades de playa; una en la bahía de Bonners para la concentración de los suministros

Southby-Tailyour



Abajo: Cuando se dispuso a regresar al Peñón para el viaje a Gass tras la rendición argentina, el comandante Somby-Tallyson tuvo que permanecer en tierra temporalmente al estrellarse su helicóptero después del despegue.



neumático en la vanguardia, y la otra en la tibia de Ajax para la instalación de la Zona de Mantenimiento de Brigada y el Regimiento Logístico del Comando.

Durante aquellos días inusuales las lanchas se ancoraron de brazos tales como remirar a la derecha HMS Argosaur hasta la relativa seguridad del estuario. Lo tragan a pesar de moverse o combatir debido a los considerablemente daños en su aparato motor producidos por dos bombas que no habían explotado. El desplazamiento de la Argosaur fue una maniobra fascinante. Levada a cabo bajo ataques aéreos y con fuertes vientos. Asegurando una LCU a cada costado del buque para impulsarlo y una tercera lo dirigía por delante con un largo cable de remolque.

Los LCU también trabajaron para rescatar a la mayoría de los tripulantes de la HMS Anfibio que naufragó tras ordenarse a las patrullas que se alejaran de su costado por su propia seguridad. Más tarde ayudaron también valientemente al Sir Galahad y al Sir Trarant. Todas las lanchas de incursión se utilizaron en la inserción y retirada de las patrullas SAS y SBS.

Muchos de los LCVP fueron utilizados como dragaminas en la entrada a la bahía de Salvador

Una de las misiones más difíciles fue la realizada por el 42 Comando desde las colinas de cerro Mantreños al este de la bahía de San Carlos. Los guerreros que el enemigo descubriese este movimiento, y, por ello, el trazo camino era llevarlos de noche siguiendo el río San Carlos, que bajaba desde el este. La salida nocturna de este río estaba controlada por el 3 Pura y la sur por el enemigo; al menos, aún no había sido despojado por los británicos. El viaje de ida y vuelta era de diez kilómetros a lo largo de un río que ninguno de ellos conocía y que el comandante sólo había observado brevemente en una ocasión en 1979. Reconocerían que podían partir tranquilamente de noche, pero la preocupación se les desbordaba cuando consideraban las consecuencias de que una lancha totalmente cargada embarrancara al amanecer y quedara a merced de los Fucará del enemigo.

La operación llevó toda la noche, durante la cual fueron fondo en tres ocasiones. Cada banco de arena descubierta era cuidadosamente anclado para el siguiente viaje. Southby-Tailyour anotó en su diario que gran parte del viaje se efectuó "por instinto".

El 24 de mayo, el coronel H. Jones del 2 Para, y el comandante discutieron sobre el desmoronamiento de su



COMANDANTE EWEN SOUTHBY- TAILYOUR

Ewen Southby-Tailyour, hijo de un general de la Real Infantería de Marina, había navegado 60.000 millas antes de alistarse en la Real Infantería de Marina en 1950. Durante su carrera tuvo el mando del 41 Comandante, con el que sirvió en la primera guerra, y los Comandos 43 y 42. Envió con los grupos de comandos "Joubert" y "Clameau" en Tolón y, tras asistir a su curso de submarinero de combate, sirvió con la Legión Extrajera. Debido a una serie de acciones en la guerra de Dien Bien Phu con el Regimiento Frontières Septentrional del Suda, fue condecorado con la Medalla al Valor del Substituto de Cruz. Su servicio en el mar ha incluido el HMS Wizard en las Indias Occidentales, el mando del 1.º Escuadrón de Asalto, embarco en el HMS Anio durante la campaña de Radfan, y el mando del 4.º Escuadrón de Asalto, en el HMS Fearless. Ha servido en el submarino francés L'Eclair y es el transportador de comandos Armadillo, además del HMS Bulwark y el HMS Intrepid. De 1977 a 1979, dirigió el Grupo Naval 8901 en las islas Malvinas. Actualmente manda el 539.º Escuadrón de Asalto, basado en Plymouth. La crisis de las Malvinas puso al comandante

Southby-Tailyour al mando de la Flota de Lanchas de Desembarco en Foz de. Nominado asesor de navegación de la 3.ª Brigada de Comandos y del Comodoro de Guerra Anfibia, se le otorgó el nombramiento de Lancha de Desembarco de la Fuerza Operacional.

Detallado en el lago Srechos por el desembarco de asalto a gran escala contra el flanco argentino. Desembarcamento, después de tres horas de cuidadosa planificación, el coronel decidió que no podía arriesgar las pocas posibilidades que ofrecía la navegación nocturna en el lago. El mayor había considerado probable que al menos una lancha encallaría al amanecer en uno de los numerosos bancos de arena.

Al ver cómo este y otro buque más se les acercaban en la oscuridad, Southby-Tailyour supuso que eran cañoneros argentinos

Probablemente fue el envío de los Cuartuchos Escoceses a Bluff Cove, en la noche del 8 de junio, lo que más preocupó al comandante y al resto del Escuadrón de Lanchas de Desembarco de la Fuerza Operacional. A causa de la oscuridad de los helicópteros (y, para ser sinceros, también por el hecho de que las tropas no estaban tan preparadas como las que se habían desplazado a lo largo del flanco septentrional), se decidió transportar a los escoceses y a la Guardia Galesa en lanchas de desembarco, la amenaza de los Exocet basados en tierra impidió que los LPD navegasen más al este de la isla Lively y, por eso, una preciosa y tranquila noche se envió cuatro LCU del HMS Invincible a la bahía de Lively. El comandante, concretamente, pidió ser escoltado más al este por la fragata acompañante, pero tanto esto como la cobertura de petrelas aéreas de combate (CAP) de los Harrier al amanecer, se fueron denegando. El comandante estaba convencido de que la posible pérdida de todo un batallón en aquel punto de la campaña era más grave que el riesgo de ataque a una fragata. Pero era difícil convencer al capitán del LPD sobre los peligros militares y de navegación que había en un viaje de esas horas en embarcaciones abiertas, desprotegidas y desarmadas, equipadas con meras ayudas a la navegación y junto a una costa que podría estar en manos enemigas. El recuerdo de sus tres años en aquella costa era todo lo que Southby-Tailyour tenía, ya que sus viejos mapas de la isla Lively y de Bluff Cove habían quedado atrás. El comandante se había sumado a las lanchas esperando conducir a los hombres hasta la entrada del lago Srechos para

abandonar unas pocas kilómetros de distancia hacia el Prado del Ojano. Southby-Tailyour dejó al capitán en el puerto con serias dudas sobre sus posibilidades de éxito (En las siguientes páginas, el Fearless les llevó al sur de la isla Delfino, lo que ocurrió considerablemente más tarde).

Desgraciadamente, los temores del comandante no resultaron infundados. El tiempo se deterioró rápidamente, los radares (en las ocasiones en que el comandante se aseguró su empleo) resultaron inútiles; fueron bombardeados desde la costa y los hundió una bengala lanzada desde el HMS Cardiff justo en el momento en que creían que habían pasado ya desapercibidos. En este buque no habían sido informados de su presencia en la zona y, por otra parte, en las lanchas se les había dicho que no había buques británicos en la línea de cañones" aquella noche. El comandante supuso que fue éste el motivo por el que no le dieron ninguna contraofensiva o frecuencia de identificación. Al ver cómo este y otro buque más se les acercaban en la oscuridad, Southby-Tailyour supuso que eran cañoneros argentinos, sobre los que no le habían alertado. El comandante decidió que, puesto que el conflicto lo había mejor que él, llevaría una pequeña flota hasta seguridad de las aguas poco profundas. Con un viento cada vez más fuerte, solo podían ir a tres nudos y, puesto que aquello era un gesto inútil, se quedaron al palo para identificarse. El primero de los buques respondió entonces con la palabra "Amigos" y el comandante ordenó que se respondiera "¿De qué bando?". En aquel momento los buques desaparecieron en el horizonte sin apreciar la necesidad de socorro de las lanchas del comandante.

Encontraron la entrada de Bluff Cove, de 20 m de anchura, justo antes del amanecer y la atravesaron con viento de 70 nudos para finalmente desembarcar a los Guardias Escoceses exhaustos pero a salvo.

El escuadrón continuó apoyando a las dos brigadas en ambos flancos y las lanchas de desembarco realizaron operaciones especialmente peligrosas al sudeste de la bahía de Salvador y en las islas cercanas a Puerto Argentino.

El conjunto fue una "buena" guerra para el Escuadrón de Lanchas de la Fuerza Operacional. Cuando reunimos sus tareas en el norte de Noruega, lo resultó difícil al Almirantazgo denegar la petición de la Real Infantería de Marina referente a la creación (antes del escuadrón) de el "Informe de Armadillo" del comandante Southby-Tailyour después del conflicto, se decía que habían aprendido pocas lecciones nuevas, porque las condiciones de operaciones, las largas transportes y los problemas geográficos y climáticos habían sido similares a los de Noruega. Su experiencia en las Malvinas había corroborado que su entrenamiento en zonas árticas era totalmente válido para operaciones en todo el mundo.

Abajo: Una vez concluido el conflicto de las Malvinas, miembros del recién formado 539.º Escuadrón de Asalto de la Real Infantería de Marina navegan en una lancha de desembarco durante un ejercicio. Hoy en día, los miembros del escuadrón disfrutan de una reputación un igual gracias a la experiencia en navegación y operaciones anfibias.

Robin Ashhead



MAS VALE MAÑA QUE FUERZA



Lloyd Owen/WWA

Arriba: Ese emblema plateado de la Patrulla Neozelandesa de Largo Alcance fue posteriormente sustituido por la insignia de bronce del Grupo de Largo Alcance del Desierto, que consistió en un círculo que contenía un escorpión y las letras LRDG. Izquierda: Envoltorios en tocados árabes y con anteojos como protección contra los vientos de una tormenta de arena del desierto, los hombres del LRDG se refugian al amparo de su vehículo.

Capaz de cubrir miles de kilómetros por territorios áridos, el Grupo de Largo Alcance del Desierto se convirtió en una de las leyendas de la campaña en el norte de África.

El 23 de junio de 1940, 15 días después de que Mussolini levante a Italia a la guerra, un comandante de 44 años del Real Cuerpo de Transmisiones entró en la oficina de El Cuartel del general sir Archibald Wavell, comandante en jefe británico de Oriente Medio. Con él trae un breve documento, una serie de proposiciones para la formación de una unidad especial de reconocimiento lejano para operaciones en las vastas extensiones del desierto libio. El autor de las proposiciones era el comandante Ralph Bagnold, un curioso explorador y experto en el desierto que probablemente sabía sobre el desierto libio más que ningún otro hombre.

No era la primera vez que Bagnold se acercaba al cuartel general de Oriente Medio con sus propuestas. En noviembre de 1935 y también en enero de 1940 había insistido en la formación de una fuerza clandestina de reconocimiento para investigar el interior desértico de Libia y obtener así un claro cuadro del dispositivo italiano en la región; pero sus palabras no fueron escuchadas... hasta que conoció a Wavell. El general, entonces en guerra con Italia y alarmado por un posible ataque de las fuerzas italianas en el sur de Libia, Eritrea y Abisinia, se dio cuenta de la necesidad de conseguir información sobre los planes de cualquier ofensiva contra Egipto, y sus líneas de comunicaciones con Sudán que los italianos pudieran estar tramando. Ya que Libia estaba más allá del alcance del reconocimiento aéreo, autorizó inmediatamente los planes de Bagnold para la formación de una unidad de reconocimiento terrestre. Bagnold recibió un plazo de seis semanas para prepararse.

Esos hombres eran tipos duros, adaptados a los rigores de la vida al aire libre

Con el respaldo de Wavell y completa libertad para conseguir todo el equipo necesario, Bagnold puso mano a la obra con su acostumbrada combinación de imaginación y perspicacia para los detalles prácticos. Fue en este período cuando elaboró sus famosas listas de entrenamiento, en las que se destacaba la función, organización, procedimientos operativos y equipo necesarios para la unidad.

OBJETO: el principal objeto consiste en efectuar patrullas de reconocimiento terrestre lejano en el desierto libio. Las patrullas están organizadas para poder actuar ofensivamente si es necesario.

CARACTERÍSTICAS: gran movilidad y capacidad de permanencia. Cada patrulla es un cuerpo independiente capaz de recorrer con total autosuficiencia una distancia mínima de 2.000 km y de operar en regiones no cartografiadas.

eran deducen excesivas para una unidad con sólo seis semanas de preparación. Bill Kennedy Shaw, un explorador del desierto y antiguo colega de Bagnold, fue uno de los primeros reclutados por Bagnold y se convirtió en el oficial de información del grupo. Así describió sus febriles días de preparación:

«Tras los mismos preparativos que se hacían para los «Viajes Bagnold» en los años treinta, y quienes nos ayudaron entonces fueron los mismos que ahora nos ayudaban. Ya que el Ejército no disponía entonces de mapas de Libia ni del equipo técnico adecuado, Rowntree imprimió para nosotros los



izquierda: Una patrulla pugna por liberar un vehículo atascado en la llanura arenosa. Abajo y abajo, izquierda: Trocos y rodos, los ensambladores eran el material ideal para duras misiones en el LADG. Inferior: Un Chevrolet W3 de 30 quintales de la Patrulla R. Este vehículo montó una ametralladora Lewis de 7.7 mm y un fusil contracarro Boys de 12.7 mm.

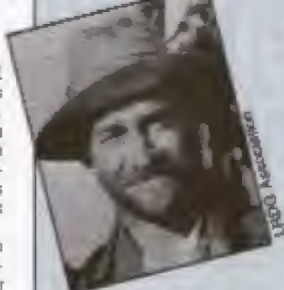


mapas en el Departamento de Topografía de El Cairo. Harding Newman se hizo con unas brújulas solares del Ejército egipcio. Shapiro, de la Ford, trabajó a fondo con los coches. Maestros de escuela nos dieron los libros con tablas logarítmicas, pilotos de carreras nos prestaron sus gafas y en teodolitos medio olvidados y secundados en las callejuelas de El Cairo buscamos todo lo que cubriría nuestras benéficas necesidades.

Los primeros voluntarios para la Patrulla de Largo Alcance, después conocida como Grupo de Largo Alcance del Desierto (Long Range Desert Group). Llegaron de las filas del Regimiento de Caballería Divisional de Nueva Zelanda. Eran tipos duros, adaptados a los riesgos de la vida al aire libre y muy buenos con los vehículos. Cada patrulla consistía en dos oficiales y unos 30 hombres, montados en un coche Ford de 15 quintales y 10 camiones Chevrolet de 30, fuertemente armados con ametralladoras Lewis, fusiles contracarro Boys, un Bofors de 37 mm y diversas armas portátiles.

En agosto de 1940 había ya tres Patrullas de Largo Alcance bajo el mando de Bagnold: las Patrullas T y W, los elementos de combate, eran dirigidas por los capitanes británicos Pat Clayton y E.C. Midford respectivamente, mientras que la Patrulla R, encargada de transportar los suministros, era mandada por un neozelandés, el alférez D.G. Steele.

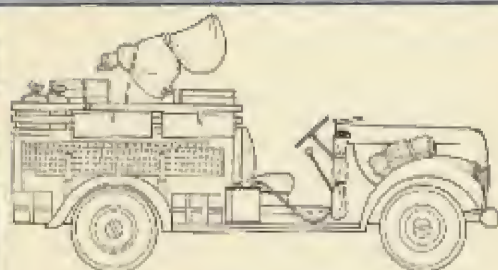
El 7 de agosto se abordó la primera misión de la nueva unidad al otro lado de la frontera. Bajo el mando del capitán Clayton, que había explorado el desierto junto a Bagnold en los años anteriores a la guerra, salió una pequeña patrulla para examinar el camino que pasaba entre los oasis de Gialo y Kutra, la línea de comunicaciones italiana situada entre el puerto de Bengasi y las guarniciones



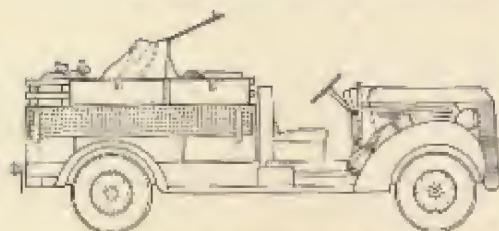
RALPH BAGNOLD

El general Ralph Nigel Bagnold nació el 3 de abril de 1886. Tras educarse en el Malvern College, la Real Academia Militar de Woolwich y la Universidad de Cambridge, se alistó en los Ingenieros Reales en 1915. Sirvió en el Frente Occidental durante la Primera Guerra Mundial, ascendió a capitán, y después, en 1930, pasó al Real Cuerpo de Transmisiones. En 1939 sirvió en la Frontera Noroeste de la India. Durante los años anteriores al estallido de la Segunda Guerra Mundial, Bagnold se convirtió en toda una autoridad respecto al desierto, realizando numerosas expediciones a gran escala en el corazón de Libia. Algunos de estos viajes cubrieron más de 8.000 km. Explorador por naturaleza, Bagnold perfeccionó la brújula solar para la navegación en el desierto durante sus investigaciones, y también diversos métodos para liberar vehículos atascados en la blanda arena. En octubre de 1939, Bagnold dio campo de tomar un puesto en Egipto cuando su buque se detuvo en Alejandría para unas reparaciones. Su presencia en Egipto llamó la atención del general Wavell, quien lo transfirió inmediatamente a su mando. En junio de 1940 formó el Grupo de Largo Alcance del Desierto y mandó la unidad hasta agosto de 1941, en que fue nombrado Inspector de tropas del desierto, encargado de planificar unidades adicionales de reconocimiento de largo alcance. Después sirvió como oficial en jefe adjunto de transmisiones en Oriente Medio, y se retiró del Ejército en 1944. Bagnold fue mencionado en despachos y recibió una OBE. En los años posteriores a la guerra, Bagnold continuó con sus investigaciones sobre el desierto y recibió numerosas condecoraciones por su dedicada labor.

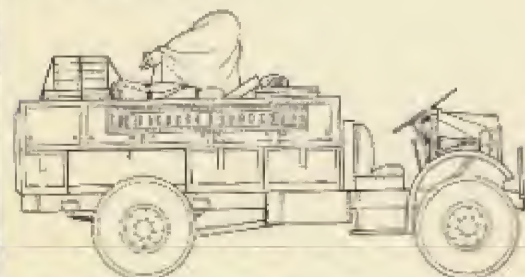




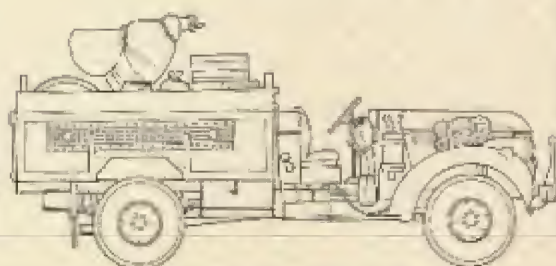
Ford 01 V8 de 15 quintales, 1941



Chevrolet V8 de 30 quintales, 1941



Ford F30 de 30 quintales, 1941



Chevrolet 1531X2 de 30 quintales, 1942

LDGO Association



del sur. Cuatro días después ya había cruzado el Mar de Arena egipcio y se encontraba en territorio inexplorado. Al llegar al camino, estuvieron tres días manteniendo una vigilancia de 24 horas diarias en busca de tráfico italiano, pero no vieron nada. El 19 de noviembre Clayton y sus hombres volvieron a El Cairo. Aunque traían poca información sobre la situación militar en el sur de Libia, el reconocimiento de Clayton de zonas anteriormente no cartografiadas al oeste del Mar de Arena egipcio iba a resultar extremadamente útil para el LDGO en posteriores operaciones.

Las Patrullas de Largo Alcance pronto entraron en acción, acosando a los italianos entre Omdo y Uweinat con buenos resultados. El 8 de noviembre, las tres patrullas salieron de El Cairo y se dirigieron al desierto, donde atacaron campamentos italia-

Arriba, izquierda: Montados en sus camiones Ford F30, mientras rodeaban de la Patrulla 5 posita para la cámara. La Patrulla 5 se formó en enero de 1941. Arriba, derecha: Un camión Chevrolet del LDGO. Armado con un cañón Bofors de 37 mm, baja por una pronunciada pendiente.

nos de combustible, capturaron un camión y calcularon el nivel de tráfico enemigo en la zona, además de su trabajo de reconocimiento.

Siguieron otras expediciones en las que el aspecto delantero de la idea original de Bagnold se puso a prueba. A finales de noviembre, la Patrulla W de Mitford se aproximó a la montaña de Uweinat, donde los italianos tenían dos puestos: en Ain Zwaya y Ain Dua. La patrulla pronto se halló en problemas a causa de tres bombarderos enemigos. Durante una hora, Mitford y sus hombres fueron bombardeados por los aviones pero,afortunadamente, no sufrieron bajas. Después investigaron el puesto de Ain Dua, que a primera vista parecía estar desierto, pero un proyectil desperado desde



Arriba: Uno de los dos aviones WACO que formaron la "fuerza aérea" del LRDG. Guy Prendergast (derecha), que posteriormente mandó el LRDG, fue un experto explorador del desierto y piloto, y se unió al Grupo en febrero de 1941. Pronto se dio cuenta de cuanto podían aportar los aviones a las diversas funciones operacionales del LRDG. El elemento aéreo se creó durante la ocupación de

el feo de la patrulla provocó una lluvia de fuego de ametralladoras y fusiles. La guarnición estaba bien ametrallada entre las escoturas rocas, por lo que se enviaron ocho hombres al mando del teniente J. Sutherland, para atacar al enemigo por el flanco izquierdo. Mediante el uso a quemarropa de granadas y armas portátiles Sutherland y sus hombres obligaron a la guarnición a salir de sus posiciones y huir por la ladera. Entonces se lanzó un nuevo ataque, esta vez por ambos flancos, y después de más combates cuerpo a cuerpo la patrulla se retiró, dejando seis enemigos muertos y varios heridos. Sutherland y el soldado L. Wilcox habían estado en lo peor del combate durante toda

el primer día en noviembre de 1940, con 25 oficiales, 124 hombres y 140 vehículos ahora bajo el mando del teniente coronel Guy Prendergast, que sucedió a Bagnold como comandante en jefe del Grupo en septiembre de 1941. A pesar de este aumento en personal y equipos, la patrulla y la media patrulla siguieron siendo las unidades operacionales básicas del Grupo durante la guerra en el desierto.

En contra de la popular imagen romántica del Grupo, éste era, primero y ante todo, una organización de recolección de información, las incursiones (o "golpes", como se las conocía popularmente) corrían principalmente a cargo del Servicio Aéreo Especial (SAS) de David Stirling, pero ello no significó que el LRDG no fuese una unidad de combate. En la agenda operacional del Grupo aparecía con frecuencia la misión de hostigar ofensivamente al enemigo cuando se presentase la oportunidad y durante el camino de regreso de una misión de información. Pero mientras las incursiones retribuido contra objetivos estratégicos como las aeródromos utilizaban toda la potencia de fuego disponible requerían un cierto tipo de coraje, las operaciones tras la líneas enemigas en el desierto durante largos períodos de tiempo exigían lo mismo, o más, de los hombres.

Las condiciones que prevalecían en las interminables extensiones del desierto libio apenas permitían la supervivencia humana. Aparte del calor y la falta de agua, también había que luchar contra el *quibá* libio. Kennedy Shaw dice de él:

"Muchos países tienen sus propios vientos cálidos; el *khamsin* de Egipto, el *shergin* de Palestina, el *harmattan* de África Occidental, etcétera. Pues mítenlos todos y hágelos soplar, levantan-



la batalla y fueron condecorados con la Cruz Militar neozelandesa y la Medalla Militar por su coraje y determinación.

En diciembre de 1940, las Patrullas de Largo Alcance demostraron su utilidad. El 5 de diciembre las patrullas reabastecieron a la unidad como Grupo de Largo Alcance del Desierto, y con el nuevo título aumentó su fuerza: la Patrulla W se disolvió y su equipo pasó a la recién formada Patrulla de Guardias (G), mientras que parte de su personal fue destinado a las Patrullas R y T. Después, a comienzos de 1941, se sumaron otras dos patrullas al grupo: una Patrulla de Redondeo Meridional (S) y una Patrulla del Yeomanry (Y). Después de que los recién llegados hubieron recibido la preparación adecuada, el grupo se dividió en dos escuadrones, llamados A y B.

La organización del Grupo de Largo Alcance del Desierto sufrió numerosos cambios durante la guerra conforme se fueron aprendiendo las lecciones que ofrecían las operaciones en el medio natural. En el otoño de 1941, por ejemplo, las patrullas se dividieron en dos "medio-escuadrones", consistente cada uno en un oficial, de 15 a 20 hombres y cinco o seis vehículos. También se añadieron formaciones especializadas al orden de batalla del LRDG: una Sección de Transmisión, una Sección Ligera de Reparaciones, una Sección Pesada e incluso una "fuerza aérea" del LRDG consistente en dos biplanos Waco especialmente adaptados. En marzo de 1942, el LRDG había alcanzado el

Kufra por parte del LRDG, en 1941, y los aparatos se modificaron para vuelos de larga distancia. Prendergast pilotó uno, mientras que el otro lo tripuló el sargento R.F.T. Baker (el segundo por la derecha en la foto superior). Los aviones se utilizaron para trabajos de reconocimiento y enlace de patrulla, para llevar mensajes del LRDG y efectuar vuelos entre Kufra y El Cairn. Arriba: Una columna de vehículos del LRDG atravesando las áridas planicies del desierto libio.



tando arena, en dirección al norte, desde las mismas puertas del infierno, y así podrán tener una idea de lo que es el *quibá* en Kufra durante el verano. No sólo siente uno el calor y el cansancio, se como si cada gramo de energía hubiese salido del cuerpo, como si el cuerpo quisiese salir reventando la cabeza, y uno sólo desea permanecer atorado hasta que el maldito sol haya desaparecido."

Kennedy Shaw describe el efecto que podía tener esto sobre una patrulla:

"Tras circular por medio de las bueltes la capcidad de tráficos en la ruta Gialo-Kufra, nos dirigimos hacia el oeste para examinar la que iba de Tazzeret a Marada. Aquella tarde creo que fue la peor de todas. En el campamento, Beech deliraba al poco a causa del calor y recuerdo que Croucher, que iba en el segundo coche detrás de Mulford, me dijo que durante los últimos 30 km había estado repitiendo al ritmo de los neumáticos sobre la arena: «es no para mí, vuelve loco, si no para mí, vuelve loco, si no para...» En días como éste, después de la cena, los hombres sentían náuseas, pues los estómagos se negaban a funcionar en tales condiciones y todavía no habíamos descubierto el tempestad análoga, consistente en partes iguales de ran y muna de lima."

Así era como el LRDG realizaba sus operaciones en el desierto. En términos generales, su papel de información consistía en el reconocimiento de una

IWM



Extremo derecho: Un oficial médico de la patrulla vende un dedo herido mientras un compañero prepara la comida (derecha). En las operaciones, todas las raciones las tenía que llevar la patrulla y los cocineros se especializaron en preparar una gran variedad de comida a partir de las conservas disponibles. Izquierda: Un grupo de hombres del LRDC reunido alrededor de uno de sus camiones para oír las noticias de la radio. Izquierda, abajo: Uno de los espacios más reveladores de las operaciones de largo alcance era el entretimiento de los vehículos en medio del duro entorno desértico. En la fotografía, dos mecánicos arreglan un carburador.



Teniente coronel David Lloyd Owen, Grupo de Largo Alcance del Desierto

El coronel David Lloyd Owen sirvió con el LRDC durante la guerra en el desierto occidental y después tomó el mando del mismo cuando su comandante, el teniente coronel Jake Eason-Smith, murió en la acción de Leret, en noviembre de 1943. El coronel Lloyd Owen está vestido con una camisa y pantalones cortos caqui del Ejército, botas de goma y calcetines de lana. Su boina beige tiene el escorpión en la insignia reconocida del LRDC.



suma previo a la acción de otra fuerza, y la laboriosa observación y bloqueo de movimientos enemigos. Además de ello, la exploración y cartografiado detallado de las zonas en las que operaban formaban parte de su misión. Este tipo de trabajos alcanzaron su cénit en 1943, cuando el LRDC realizó la famosa "vigilancia de contenedores" la observación de cuatro meses y medio a lo largo de casi 1.000 km de carretera entre Tripoli y Bengasi. Todos los vehículos, piezas de artillería, carros de combate y tropas se anotaron, y la información fue enviada de vuelta al cuartel general por medio de hombres del LRDC que operaban en patrulla durante 24 horas seguidas.

El LRDC se utilizó también para rastrear y como corteo. Quizá su "hallazgo" más famoso fue el reconocimiento de un pasaje sin cartografiar que iba a través de las colinas de Minima, protagonizado por el capitán NP Wüder y los hombres de la Patrulla TI neerlandesa. La "brecha de Wüder", como se llamó a esta ruta, permitió al general Freyberg flanquear las defensas del Eje en la línea Mareth en marzo de 1943.

El correo del LRDC adoptó muchas formas, pero es más conocida la relación que se desarrolló entre el SAS y el LRDC. Para atacar los aeródromos enemigos, uno de las misiones primarias del SAS, había que insertar a los incursores cerca del objetivo y lo más discretamente posible, y después asegurar de allí una vez completado su trabajo destructivo. Gracias a su gran variedad de vehículos para el desierto y su experiencia navegacional, el LRDC era el perfecto candidato para este trabajo, y las dos unidades operaron codo con codo en muchas ocasiones.

Además, la función de corteo del LRDC incluyó también la inspección y recuperación de agentes de numerosas organizaciones, y el rescate de prisioneros de guerra aliados fugados.

La habilidad para desplazarse con precisión por medio de la brújula solar y el teodolito, y un profundo conocimiento de la geografía libia, no eran los únicos campos dominados por el LRDC. Durante los largos periodos de permanencia en el de-



muerto, los hombres tenían que saber cómo sobrevivir a los rigores del desierto, racionalizar su consumo de agua y estar listos para reaccionar al momento ante situaciones inesperadas. Este último resultó de especial importancia con respecto a los vehículos, la clave de la movilidad del LRDC y su cordón umbilical con la base. Bill Johnson, un mecánico de patrulla del LRDC, recuerda:

Quedaron abandonados con menos de ocho litros de agua, ningún alimento y la ropa puesta

En el desierto, todos los mecánicos de patrulla tenían que llevar consigo una gran variedad de repuestos: embragues, carburadores, bombas de agua, correas del ventilador, bujías, bobinas, etcétera. Había un conductor en su patrulla que insistía en fragar y meter las narices en su motor. Todas las noches, cuando nos dormíamos, tenía el capó abierto. Yo le dije muchas veces que si algo no marchaba bien en su motor que me lo indicase y yo lo arreglaría. Pero no hacía caso. Una noche vi que estaba escurriendo en un montón de arena debajo de su camión. Había estado haciendo un ajuste en los puntos de encendido y había perdido el brazo del rotor. Por fin vino a mí y me preguntó si tenía alguno. Yo tenía tres distribuidores pero ninguno con brazo del rotor.

Entonces, el patrón me dijo que no debía tenerme atrás ningún camión y que yo tenía que pensar en algo. Entonces pensé. Se me ocurrió utilizar el tapón de una botella de cerveza y un imperdible del botiquín. Con una cuchilla de afeitar amoldé el tapón y con unos alfileres doblé el imperdible. El motor empezó a funcionar.

Sin embargo, a veces no era por culpa de los vehículos por lo que los hombres se quedaban sin medios de transporte en el desierto esto era algo más que una simple contrariedad. A finales de febrero de 1941 la Patrulla T, bajo el mando de Clayton, sacó una patrulla motorizada italiana en Dyakel Sherif, 90 km al sur de Kufra. La fuerte escaseza, seguida por tres aviones que le sobrevolaban, abrió fuego

sobre la patrulla e inutilizó varios camiones. Los aviones procedieron entonces a bombardear y atrincherar al Grupo, que se retiró como buenamente pudo hacia Sirta. Pero no todos los vehículos llegaron muy lejos. Uno, conducido por el soldado R. J. Moore, se incendió y sus ocupantes lo abandonaron mientras su manicomio empezaba a explotar. Dados por muertos o capturados, fueron abandonados con menos de ocho litros de agua, ningún alimento y la ropa puesta. Sus opciones consistían en recorrer el camino hasta Kufra y rendirse a la guarnición italiana, o seguir las huellas de los neumáticos de su patrulla en dirección a Sirta. Decidieron no rendirse. Moore y otros tres, Easton, Tighe y Winchester, partieron el 1 de febrero en una marcha a través del desierto que se convertiría en un épico ejemplo de la supervivencia del LRDC en el desierto y su determinación.

Pero detrás de estas hazañas individuales había una unidad bélica coherente y nada convencional cuyo palmarés operacional durante la guerra en el desierto le ganó un lugar destacado en la historia de las grandes unidades. Sin contar nunca con más de algunos centenares de hombres, el LRDC fue realmente fiel a su lema extraoficial: *"Man vi sed sine"* (más vale mafia que fuerza).

LA SECCIÓN DE TOPOGRAFÍA

Mientras que los Aliados pudieron disponer libremente de mapas fiables para la campaña en Europa tras la invasión de 1944, gran parte de la guerra en el Desierto Occidental se combatió en un terreno sólo registrado en unas pocas cartas imprecisas, abocetadas por topógrafos italianos antes de la guerra.

El conocimiento de accidentes geográficos tales como oasis y rutas practicables era indispensable para la planificación, tanto ofensiva como defensiva, y en 1941 se creó la Sección de Topografía del Grupo de Largo Alcance del Desierto, para reconocer y cartografiar zonas de posible importancia estratégica. Los mapas de campaña del LRDC se realizaron a escala 1:400 000, y después se redujeron e imprimieron a escala 1:900 000. Cada lámina cubría dos grados de latitud y longitud, una zona de aproximadamente 30 000 kilómetros cuadrados.

El LRDC realizó cinco láminas, todas en el desierto meridional libio, incluyendo Calanish Berir, el Mar de Arena de Calanish, el Gran Montón, Kufra y El Riquba. Las patrullas de topografía consistían en dos vehículos, un camión de navegación y otro de radio. El primero estaba equipado con brújulas solares, una para el conductor y otra para el topógrafo. Era un modelo diseñado por Ralph Magnolia y fabricado por el Departamento de Topografía de Egipto, y algunas de las brújulas de los topógrafos se modificaron sobre la marcha a fin de agilar el procedimiento de cartografiado. Ya que la triangulación no era posible en el tiempo disponible, los mapas se orientaban con respecto a las posiciones de los astros. Durante el día, se buscaba la posición de Venus con un alfileres aéreo y después se la detectaba con un telescopio. La escala de 10 kilómetros por centímetro proporcionaba pocos detalles. El LRDC dividió el desierto en

distintas zonas topográficas y se describió y delimitó cada tipo de terreno. A partir de ahí, sólo se podían marcar accidentes geográficos tales como colinas rocosas.



USS YORKTOWN

El USS Yorktown, primer buque de una clase de portaviones de 30.000 toneladas que también incluyó al USS Enterprise y después al USS Hornet, recibió la quilla en el astillero naval de Newport en mayo de 1934. Su casco, de 246 por 35 m, estaba protegido por una cintura blindada de hasta diez centímetros de espesor sobre una capa de acero especial de 19 mm. La cubierta de vuelo tenía 251 m de longitud por 31 m de anchura, y la sala tenía un blindaje de diez centímetros y un techo reforzado de cinco centímetros de espesor. El armamento defensivo consistía en ocho cañones de 127 mm y 16 antiaéreos de 27 mm y

24 aviones. En abril de 1937, pero el potencial de combate del buque residía en sus 95 aviones: 18 cazas, 38 bombarderos, 27 bombarderos en picado y cinco aparatos mineros. El Yorktown fue entregado el 30 de septiembre de 1937 y entró en servicio en la Flota del Pacífico. Sin embargo, la amenaza de los submarinos alemanes hizo que fuese transferido a la Flota del Atlántico en abril de 1941 para llevar a cabo patrullas de seguridad y escolta de convoyes. Cuando los japoneses bombardearon Pearl Harbor, el 7 de diciembre, el Yorktown esperaba unas reparaciones en la base principal de la Flota del Atlántico en Norfolk, Virginia. Fue transferido a la Flota del Pacífico y enviado como escolta de un convoy que transportaba a la 2.ª Brigada de Infantería de Marina a la Samoa norteamericana. Tras unirse al convoy en San Diego el 30 de diciembre, el Yorktown y otros buques de apoyo se organizaron en la Fuerza Operacional 17. Tras zarpar el 6 de enero, el convoy llegó a Samoa el día 18. La Fuerza Operacional 17 abandonó Pearl Harbor el 16 de febrero para efectuar una incursión en Las y Salomana, en Nueva Guinea, junto con el USS Lexington. Esta acción fue seguida por la batalla del mar del Coral, los días 7 y 8 de mayo, en la que sus aviones dañaron a los portaviones Shokaku y Sōrō. Después de esto, el Yorktown recibió órdenes de volver a Pearl Harbor para prepararse para la defensa de Midway.

PORTAVIONES EN ACCIÓN

Aunque en la batalla de Midway los norteamericanos perdieron su portaviones USS Yorktown, hundieron cuatro portaviones japoneses en un solo día.

A finales de abril de 1942 el capitán de corbeta Jethro S. Thacht se hallaba en la estación aeronaval de la bahía de Kaneohe, en Hawai, con 21 bombarderos Grumman F4F Wildcat, pero sin pilotos. Thacht, oficial al mando del VF-3 (Tercer Escuadrón de Caza), pasó el tiempo practicando en vuelo todos los aviones y, al final del mes, llegó un remplazo a Pearl Harbor y fue asignado a Kaneohe. El alférez de fragata Robert

Thacht recibió de su nuevo jefe una narración personal durante dos días antes de que llegasen otros dos pilotos, los maquinistas Doyle Barnes y Tom Cheek. Ahora ya podía Thacht poner en el aire toda una patrulla. Pidió dos pilotos al VF-3, y con los seis hombres practicó una nueva maniobra que había desarrollado en el verano de 1941, utilizando cerillas en lugar de aviones sobre la mesa de su cocina. Tras considerar las prestaciones de los ágiles cazas japoneses Zero, Thacht se había dado cuenta de que sus juegos de mesa podrían proporcionar una valiosa



Director de spots, Flota del Pacífico, 1942

El director de spots aseguraba que los aviones se posasen con seguridad y elegancia. Este hombre lleva el uniforme ligero de verano color caqui de oficial de la Armada norteamericana; también lleva un jersey y una gorra amarillo chillón para resultar más visible. Los pilotos actuarán de acuerdo a las señales que él haga con sus "murciélagos" de colores.

contrapunto a favor de sus F4F, más pesados y lentos. La llevó posición defensiva y resultó muy efectiva en un ejercicio contra algunos pilotos del Ejército también entrenados en Kaseba.

Otros siete portaaviones el 30 de mayo de 1942, todos ellos reclusos en puerto, al igual que Dutch, el escuadrón VT-8 de Thach había sido desposeído de sus pilotos y personal técnico para reforzar el Segundo de Casa a bordo del USS Lexington quedándose el Tercero de Casa sólo con once pilotos, 16 menos de su dotación oficial. Thach esperaba que hubiese tiempo para recuperar los efectivos del escuadrón.

Poco los japoneses se adelantaron. El 5 de abril de 1942, en Estado Mayor General Naval aprobó una operación de la Flota Combinada para capturar el atolón de Midway, posición norteamericana desde 1937. La idea era suada en el centro del océano Pacífico. Los japoneses esperaban obligar a lo que quedaba de la Flota del Pacífico norteamericana a aceptar una batalla decisiva en la que la superioridad numérica y moral de la Armada Imperial aplastaría a los norteamericanos. Durante todo el mes de abril, los buques japoneses empezaron a reunirse en las bases del archipiélago japonés y en Filipinas.

Tres bombas japonesas habían alcanzado el portaviones, doblando los mamparos y las compuertas estancas

Lo que los japoneses no habían era que especialistas de la Armada norteamericana en Hawaii habían conseguido descifrar parte del código J4-75 de la Armada Imperial, y mucho de lo que transmitieron por radio los buques japoneses fue interceptado por los norteamericanos. Por ello, mientras la flota japonesa empezaba a reagruparse procedente de la lejania Gran Estera de Coproprosperidad del Asia Oriental, la Armada norteamericana empezó a darse cuenta de que algo grande iba a suceder. Se pensó que Midway era el objetivo más probable, por lo que el almirante Chester Nimitz, el ComPac (comandante en jefe del Pacífico), organizó sus fuerzas para enfrentar sorpresivamente a los japoneses.

El portaviones USS Yorktown fue enviado a Pearl Harbor para la reparación de los daños sufridos en la batalla del mar del Coral y el Tercero de Casa recibió órdenes de unirse al Yorktown tan pronto como éste llegase a aguas hawaianas. El portaviones



Abajo, izquierda: Un bombardero en picado Douglas SBD Dauntless se dispone a apostar en el USS Yorktown. Sus aerofrenos perforados, que aquí aparecen en posición de aterrizaje, se abrían totalmente durante el ataque en picado. **Arriba:** Un bombardero de ataque Nakajima B5N (conocido por los Aliados como "Kate") se desmorona tras ser alcanzado por los cañones del Yorktown. **Abajo:** El Yorktown en aguas. Los proyectiles antiaéreos explotan por encima del portaviones mientras éste resiste el ataque de bombardeo de los "Kates". El humo negro que empuja a saltar de su superestructura es señal de que sus calderas ya han sido alcanzadas.

llegó a Pearl Harbor el 27 de mayo, entró en el dique seco n.º 1 el 29 de mayo y 1.400 hombres iniciaron los trabajos de reparación de daños. Tres bombas japonesas habían alcanzado el buque, doblando los mamparos y las compuertas estancas, además de causar fugas de combustible. En sólo 48 horas el Yorktown estaba listo para salir, aunque todavía no podía navegar a máxima velocidad.

A pesar de que el grupo aéreo del Yorktown era uno de los más expertos en la Flota del Pacífico, el ComPacPac (comandante de portaviones en el Pacífico) había decidido dividir el vago equipo El Cuarenta y Dos de Casa se combinaría con el Tercero de Casa de Thach. Se envían a tierra los escuadrones de exploración y torpedos del Yorktown para sustituirlos por el VB-3 (Tercero de Bombarderos) y el VT-8 (Tercero de Torpedos). El propio Quinto de Bombarderos del Yorktown fue temporalmente rebautizado como Quinto de Exploración. El 30 de mayo, el Yorktown zarpó de Pearl Harbor para reunirse con sus portaviones gemelos, el USS Enterprise y el USS Hornet en la Fuerza Operacional 16 (TF16). El propio Yorktown constituía el núcleo de la Fuerza Operacional 17 (TF17). Sus otras legiones desde Kaseba, mientras que el resto de los aviones llegasen donde la isla de Ford.

El Yorktown se trasladó desde las islas hawaianas hasta el punto de encuentro, previamente acordado, con la TF16, 32 grados latitud norte, 173 grados longitud oeste, una posición bautizada por el almirante





TÁCTICAS DE CAZA

Las armadas japonesa y norteamericana diferían sólo ligeramente en sus tácticas de caza durante el período anterior a su participación en la Segunda Guerra Mundial: ambas empleaban la tradicional formación en V de tres aviones. Los

norteamericanos empezaron entonces a experimentar con una sección de dos aviones en la que el líder era el responsable de maniobrar mientras que el punto, que volaba unos 50 m detrás de él y ligeramente por debajo, se ajustaba a su vuelo y protegía su cola. El método de ataque preferido consistía en un picado desde arriba en el que el piloto disparaba contra el blanco al pasar sobre él. La organización de escuadrones de dos aviones se aprobó en julio de 1941.

Los japoneses conservaron la formación de tres aviones, en la que éstos volaban separados 30 m uno de otros al mismo nivel. Cuando se acercaba el combate, se desplegaba la V en escalones de 100 a 200 m de intervalo, o bien en una V abierta en la que un avión iba a 200 m por detrás y el otro a 300 m. Los japoneses preferían también atacar desde arriba, lanzándose en picado de uno en uno. Esta táctica, sin embargo, funcionó sólo en base a la experiencia de los pilotos y, en 1943, los japoneses adoptaron la sección de dos aviones

norteamericana. El capitán de cubierta John Thach, vio que se podía utilizar la sección de dos aviones para organizar los escuadrones en elementos de cuatro aviones volando en línea de frente. En un ataque desde arriba o por detrás, las dos secciones viraban una hacia la otra, desbaratando así el blanco del enemigo y posiblemente disparándolo. Usando por primera vez en Midway esta maniobra se conoció como la "ola Thach" y se puede considerar la precursora de la táctica de la "doble pareja" utilizada por la Armada en Vietnam.



Nimitz como Punto Luck. El comandante de la TF17 el vicealmirante Frank Jack Fletcher tomó el mando de las operaciones en Midway por ser más antiguo que el vicealmirante Raymond Spruance, comandante de la TF14.

Ambos bandos se retiraron aquella noche, conscientes de que una acción importante tendría lugar al día siguiente

A las 16.00 horas del 2 de junio, las dos fuerzas operacionales norteamericanas se reunieron en Punto Luck. El Yorktown se encargó de las patrullas aéreas de ambas fuerzas operacionales: al día siguiente y 30 aviones exploraron, en busca de portaviones japoneses, un arco extendido al norte de 300 km de radio. El tiempo no ayudó y no pudieron ver nada.

Sin embargo, las nubes no detuvieron a un PBV Catalina, que anunció a los buques de la fuerza invasora de Midway. Este Catalina estaba basado en el propio atolón de Midway. Patrullaba por el accidente a su máximo alcance, en la dirección general de la isla de Wake, cuando observó la presencia de buques enemigos. El avistamiento del PBV dio paso a una incursión fallida a cargo de los B-17 basados en Midway contra los buques japoneses. Un loco ataque nocturno con torpedos por parte de los PBV Catalina consiguió dañar a un petrolero japonés y ambos bandos se retiraron aquella noche, conscientes de que una acción importante tendría lugar al día siguiente.

Casi a la misma hora que los pilotos de los Catalina efectuaban su ataque, la tripulación del Yorktown se despertaba. Todos sabían que el enemigo estaba reunido cerca. A las 04.30 horas, el Yorktown lanzó su

CAP (patrulla aérea de combate) de sus F4U junto a diez SBD Devildogs del Cuartel de Exploración. Entre éstos empezaron a buscar a los portaviones japoneses.

Una hora después, la radio del portaviones recibió con las palabras "portaviones enemigo". Provenían de un PBV basado en Midway que realizaba una misión de reconocimiento. El cielo sobre los buques de Nagumo aún estaba cubierto, y pasaron 20 minutos antes de que el piloto del PBV pudiese verlos con claridad. A las 08.02 horas, la fuerza norteamericana recibió un mensaje: "Dos portaviones y acorazados situación 330 grados, distancia 180 (millas), rumbo 145 (grados), velocidad 25 (nudos)".

La batalla de Midway había empezado: los bombarderos japoneses y los cazas ya se dirigían a la isla. Contactaron con los comandos de la Infantería de Marina allí basados y a las 08.15 horas, la escuadra japonesa derribó a la mayoría mientras los bombarderos atacaban el atolón. El bombardeo sólo fue un éxito parcial, y el jefe de patrulla recomendó que los portaviones efectuaran un segundo ataque.

A esta incursión sobre Midway siguió, 30 minutos después, un contraataque desde Midway contra los portaviones japoneses. Los bombarderos tripulados por los pilotos del Ejército y la Infantería de Marina realizaron un valiente esfuerzo por dañar el enemigo, pero sus ataques fueron un completo fracaso. Nagumo, en respuesta a la amenaza que suponían estos ataques, ya había ordenado que se preparasen su segundo ataque para otra incursión sobre Midway cuando recibió el informe de la presencia de buques norteamericanos en la zona. Los preparativos para el segundo ataque se pospusieron hasta que se clarificase la situación.

Quince minutos después de que Fletcher recibiese



fraccionaban el ac acortaron sus objetivos, el grupo del *Enterprise* localizó a las 10:22 horas los portaviones japoneses. Un minuto después, los torpederos del Tercero de Torpederos los localizaron también. Ascendieron hasta 800 m para realizar la aproximación. Cheek volaba a 1.150 m para cubrirlos y Thach a 1.750 m. A las 10:10 horas, los cañones antiaéreos del crucero pesado *Chikuma* abrieron fuego sobre los bombarderos que se acercaban, alertando a 41 naves. Cero que realizaban una CAP y que se lanzaron inmediatamente al ataque.

Lo primero que alcanzaron los Cero fue la cubierta de teatro aéreo de Thach. Dos se pegaron a la cola del F4F pilotado por el alférez de fragata Edgar Barrett, un "segredo" del Cuarenta y Dos de Caza y veterano del mar del Coral. Fue derribado en llamas y pareció Entonces empezaron entre 15 y 20 Cero a realizar picadas desde arriba. Thach dirigió sus tres aviones supervivientes en una serie de virajes para eludirlos de los Cero que se acercaban, atacando. El nuevo piloto de cola, el teniente de vuelo Brainerd Macomber, también llegado del Cuarenta y Dos de Caza, era ajeno a la maniobra defensiva haz de Thach. Ya que la radio de Macomber no funcionaba, Thach se vio obligado a improvisar: siguió cada viraje con otro invertido que permitía lanzar una ráfaga en deflexión sobre el Cero atacante. De esta forma derribó uno de los aviones enemigos.

Thach puso entonces a su punto, el alférez de fragata Dibb, como líder de escuadrón. Esto se lanzó por la derecha y fue inmediatamente atacado por un Cero. Thach dio paso a la defensa haz Dibb viró a la izquierda mientras que Thach, seguido de Macomber, lo hizo a la derecha. El Cero siguió persiguiendo a Dibb y se convirtió en un blanco fácil para los ametralladores de Thach.

Thach consiguió una tercera victoria, cuando que Dibb y Macomber lograron una cada uno.

Más abajo, Cheek y Shedy mantenían un intenso

Arriba: El capitán de corbeta John S. Thach a los mandos del F-1, su Crusman F4F Wildcat, junto a él, es la fotografía, está el teniente de mar Edward R. O'Hara, quien derribó cinco bombarderos japoneses durante la defensa del USS Lexington en la batalla del mar del Coral. En la batalla se pareció a la de Midway en que fue una lucha entre fuerzas de portaviones y destructores como la primera acción naval de la historia en la que dos flotas entraron en combate sin estar a la vista la una de la otra. **Abajo:** Alcanzado por los torpedos de los aviones japoneses, el Yorktown se saca a babor. Para entonces, todos sus aviones se habían transferido a sus portaviones gemelos *Enterprise* y *Hornet*.

combate con los Cero que intentaban atacar el Tercero de Torpederos. El primer Cero en atacar fue derribado por Cheek. Los artilleros de los Destructor abrieron otro japonés. Aunque gravemente herido, Shedy se deshizo de otro Cero. Pero los japoneses se cobraron muchos TSD y aún dos de estos sobrevivieron.

El ataque sobre el Tercero de Torpederos y el combate aéreo con los hombres de Thach habían absorbido toda la atención de los CAP japoneses. Los pilotos de los Cero no advirtieron la aproximación de los SBD alta cota y los servicios de los portaviones Akagi y Kaga no los avisaron hasta que los tuvieron encima. A las 10:22 horas, los bombarderos en picado del *Enterprise* iniciaron su ataque y ambos buques se convirtieron en pedruzcos en llamas conforme el combustible y los aviones explotaban. El Tercero de Bombarderos consiguió tres impactos en el *Yorktown*, incendiando 18 aviones armados y repostados en la cubierta de vuelo. En cinco minutos desapareció la cresta de la aviación naval japonesa.

Durante los ataques de los torpederos, el último portaviones japonés, el *Hiyuu*, se había quedado separado de los otros tres al realizar violentas maniobras evasivas, y consiguió escapar. El *Hiyuu* era el buque insignia del segundo al mando de Nagumo, el almirante Yamaguchi. Decidió éste enviar un grupo de ataque tras los portaviones norteamericanos y a las 10:30 horas una fuerza de 15 bombarderos en picado D4A1 y seis cazas Cero desaparecieron en su dirección general. Poco después, dos hidroaviones japoneses hicieron contacto con la TPI7 y dirigieron el grupo de ataque hacia el *Yorktown*.

Thach y sus hombres alertaron en el *Yorktown* por delante de los SBD. Cheek empujó su F4F pero sobrevivió. A las 11:30 horas, el radar del *Yorktown* detectó a los aviones japoneses que se acer-





Arriba: A fin de reducir la escora a bordo del Yorktown, una tripulación de salvamento embarcó el 6 de junio en el portaviones para reducir el peso en aquel costado desmontando los cañones de 127 mm. Poco después, sin embargo, el submarino japonés I-56 lanzó dos torpedos contra su costado de estribor y otro contra el destructor de escolta USS Hammann. El destructor se partió en dos y el Yorktown se hundió el día siguiente, afortunadamente sin víctimas. Izquierda: El torpedero del Yorktown en Midway marcó el fin de aquel fuerte buque, pero no el de su nombre. El CV-10, un miembro de la gran familia de portaviones norteamericanos "Essex" que sumó un total 24 buques, fue comisionado en 1943 y bautizado Yorktown, en recuerdo de su antecesor.

caban. La CAP del portaviones acababa de despejar tras haber repostado y tenía que lanzarse contra reloj para llegar a la altitud de los aviones japoneses. Los cazas del *Hornet* y el *Enterprise* también se unieron a la contienda. Al alcanzarse justo a las 12.00 horas, la formación japonesa se deshinó ante los decididos ataques de los monoplazas del Tercero de Caza. Dier de los D3A1 fueron derribados y otro lo fue por un piloto del Octavo de Caza. Los siete bombarderos restantes empezaron a lanzarse en picado sobre el Yorktown. Un grupo de tres salió por el oeste y consiguió un impacto; un grupo de cuatro que venía por el sur consiguió otros dos, uno de los cuales dañó las calderas del buque.

El *Hiryu* lanzó una segunda oleada a las 13.15 horas, cuando volvieron los pocos supervivientes del primer ataque. Esta oleada consistía en dos torpederos B5N y seis Cero de escolta. Mientras tanto, el Tercero de Caza se reagrupó y los pilotos de la CAP se posaron en el *Enterprise* para rearmarse, repostar y tomar algo de alimento. Los aviones que permanecían a bordo del dañado Yorktown se recuperaron y se prepararon para el despegue. Los daños, que al principio parecían serios, estaban ahora bajo control. El fuego se apagó y la potencia se restableció al ponerse de nuevo en funcionamiento las calderas. Parecía que ya había pasado lo peor en el Yorktown.

El ataque había costado a los japoneses cinco B5N y dos Cero, pero habían conseguido su propósito

Cuando la segunda oleada del *Hiryu* avistó a la Fuerza Operacional 17 a las 14.30 horas, pensaron que era un grupo de portaviones distantes, pues el Yorktown no aparentaba estar dañado. Cuatro de los seis aviones de la CAP del Yorktown y el *Enterprise* no consiguieron ver los bombarderos japoneses cuando éstos empezaron a acercarse, pero los otros dos derribaron un B5N antes de ser derribados ellos mismos por la escolta. Cuando la emergencia se agudizó, Thach y cinco siete pilotos del Tercero de Caza despegaron del Yorktown. Thach viró a la derecha y procedió a derribar un B5N, el bombardero consiguió desprenderse de su torpedo, pero erró el blanco.

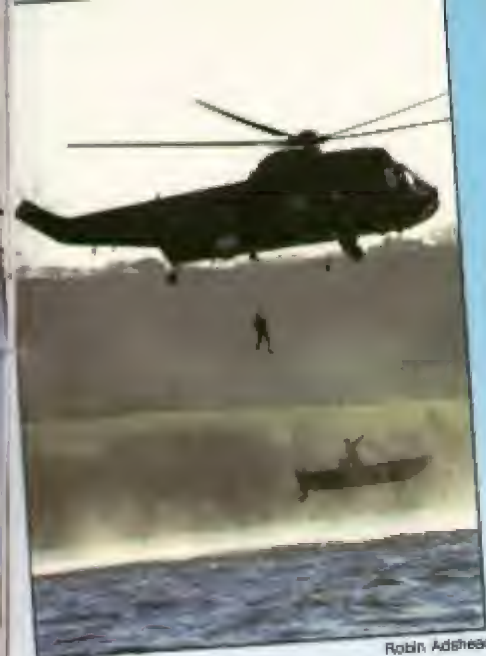
Los cinco bombarderos restantes llegaron al Yorktown por el nordeste. Estos tenían mejor escolta de caza y pudieron mantener a raya a los Wildcat del Tercero de Caza. Cuatro lanzaron sus torpedos y consiguieron dos impactos en el portaviones. El Yorktown perdió todo el suministro eléctrico terminó dañándose. El ataque había costado a los japoneses cinco B5N pero habían tenido éxito.

Para entonces la suerte del *Hiryu* había terminado. Fue localizado a las 14.45 horas por un Scout de la Quinta de Exploración que había despejado tres horas y media antes del Yorktown. El *Enterprise* lanzó inmediatamente 28 SBD tras él, quince de los cuales eran del Tercero de Bombarderos del Yorktown. Tras encontrar al *Hiryu* poco antes de las 17.00 horas, lo bombardearon en picado. El *Hiryu* se convirtió en otro poco en llamas.

Para el Yorktown y los hombres del Tercero de Caza, la batalla de Midway había terminado. La orden de abandonar el buque se dio a las 14.45 y los pilotos del Tercero de Caza pasaron al *Enterprise* y al *Hornet*. El Yorktown sobrevivió hasta el 8 de junio, cuando el capitán de navío Buckmaster y una dotación reducida habían regresado al buque para intentar salvarlo. El Yorktown se hundió finalmente el 7 de junio.

ESCUADRON DE ASALTO





Robin Adshead

Aunque es una de las unidades más recientes del orden de batalla británico, el 539.º Escuadrón de Asalto ya ha adquirido una experiencia sin parangón en el arte de la guerra anfibia.

Cuando el helicóptero Sea King se elevó en el aire nocturno desde la cubierta de vuelo de una fragata de la Armada Real, un objeto largo y plano colgaba bajo él. Tras fijar el rumbo, el piloto se dirigió hacia la zona enemiga y dejó el bote inflable en el agua a 60 km del objetivo. Un hombre abandonó la seguridad del helicóptero y se descolgó hacia la embarcación que le esperaba abajo. Protegido del estreñecedor filo con varias prendas y un chaleco

de inmersión, llevaba pasamontañas y unos anteojos de esquí que protegía su rostro de la helada agua que le salpicaba. Tras hacer una señal al helicóptero, otros seis hombres cargados con armas y municiones le siguieron hasta el bote. Segundos después de su embarque, el motor fueraborda del Gemini arrancó y la fuerza de asalto se dirigió hacia su objetivo.

Esta misión era una de las muchas llevadas a cabo por los escuadrones de asalto e incursión de la Real Infantería de Marina durante el conflicto de las Malvinas en 1982. Precursoras del 539.º Escuadrón de Asalto, estas unidades demostraron que las técnicas basadas en la práctica y la experiencia tienen un papel esencial que desempeñar en la ejecución con éxito de las operaciones anfibia.

Desde la invasión inicial de las fuerzas argentinas el 2 de abril de 1982 hasta la rendición de las mismas el 14 de junio, la campaña para recuperar las islas Malvinas duró 74 días. La operación 'Corporate', como se le denominó, debió gran parte de su éxito a las unidades anfibia de infantería de marina de la 3.ª Brigada de Comandos.

La nueva función de la brigada llevó a la racionalización de los escuadrones de incursión

Antes del abril de 1982, la Real Infantería de Marina poseía dos tipos distintos de unidades encargadas de realizar desembarcos anfibia: los escuadrones de asalto y los escuadrones de incursión. Los primeros se componían de infantes de marina de la rama de lanchas de Desembarco (LC) de la Real Infantería de Marina (responsables de tripular las lanchas de asalto de la Armada Real desde 1943), y conservaban la enorme experiencia de sus predecesores en los trabajos necesarios para las operaciones anfibia. Pero hasta comienzos de 1970, cuando la 3.ª Brigada de Comandos entró a formar parte de la defensa del flanco septentrional de la OTAN, no se reconoció la importancia de una fuerte capacidad anfibia. La rama de LC se sometió por ello a un período de expansión en la que los recién formados elementos iniciaron una serie de entrenamientos tácticos. La nueva función de la brigada resultó también en la racionalización de los escuadrones de incursión. El 1.º y 2.º Escuadrones de Incursión habían sido previamente una parte integrante de la rama de LC, pero en 1972 el 1.º Escuadrón de Incursión entró bajo el

539.º ESCUADRÓN DE ASALTO

El 539.º Escuadrón de Asalto de la Real Infantería de Marina es una unidad anfibia independiente que se compone de

102 hombres de todas las edades, divididos en cuatro secciones. Su actual jefe es el comandante Baren Southby-Tailyor.

La Sección de Lanchas de Desembarco está mandada por un teniente y

comprende tres pelotones: uno de LCU, equipado con dos botes de desembarco militar; uno de LCVP, dotado de cuatro lanchas de desembarco de personal y vehículos; y una unidad de asalto de playa (ABU). Esta última es responsable de montar las transmisiones en las calzonas de playa. La Sección de Incursión

comprende tres pelotones operativos, equipado cada uno con cinco lanchas rígidas corrientes. Esta

unidad posee un pelotón integral de mantenimiento que es responsable del servicio y reparaciones de sus lanchas. La Sección de Plans Mayor y Mando proporciona al

600.º Escuadrón de Asalto su transporte motorizado, transacciones, apoyo logístico y administración. Esta unidad es mandada por un teniente que ha pasado por todos los empleos previos. La Sección de Apoyo se

compone de personal de la Armada Real y suministra al escuadrón su respaldo mecánico y de ingeniería. Los hombres del

539.º Escuadrón de Asalto, con la excepción del personal de la Armada Real, son unos comandos más además de especialistas.

Arriba, izquierda: Un helicóptero Sea King realiza un ejercicio de descarga de una de las lanchas corrientes del 539.º Escuadrón de Asalto.

Extrema izquierda: Los infantes de marina de la Sección de Incursión desembarcan de una lancha durante uno de los muchos ejercicios destinados a poner a prueba la capacidad operativa de las unidades anfibia de elite británicas. Izquierda: Infantes de marina llevan a cabo un ejercicio de extracción.



LANCHAS DE ASALTO

El 538.º Escuadrón de Asalto está equipado con tres tipos principales de embarcaciones con las que llevar a cabo su gran variedad de misiones. La lancha rígida correa es la más pequeña de todas las que están empleadas en el escuadrón. Destinada en principio a la realización de incursiones de comando anfibias a pequeña escala, esta lancha de 8 m es una de las mejores de su tipo.

Los antiguos motores fueraborda Johnson de 140 hp están siendo actualmente remplazados por motores simples Suzuki. Estos han sido modificados para sustituir su ruido por un mecánico por otro manual que es más adecuado para las operaciones encubiertas. La "correa" puede llevar nueve hombres totalmente equipados y consigue una velocidad máxima de 40 nudos. El escuadrón también tiene cuatro lanchas de desembarco de personal y vehículos (LCVP) aunque es capaz de operar con ocho en condiciones de guerra. La LCVP está equipada con una toldilla árdea en la cubierta de carga y tiene una autonomía de 90 millas náuticas a un andar de 8,5 nudos. Haría poco, el 538.º Escuadrón de Asalto utiliza dos pequeñas lanchas de desembarco utilitarias (LCU), apodadas cariñosamente como "Cerdo Negro" y "Cerdo Marrón", ahora han sido sustituidas por dos nuevas LCU (no tendría sin nombre) que han sido especialmente construidas en base a los datos recopilados por el escuadrón durante las numerosas pruebas realizadas. Las lanchas de paso variable hacen que estas embarcaciones sean más gobernables que sus predecesoras. Equipadas con toldillos desmontables construidos específicamente para ellas y conocidas como "igües", las LCU pueden llevar hasta 70 hombres percherados con relativa comodidad. Otra sorprendente novedad ha sido la instalación de literas para la tripulación y cocina. Estas y otras modificaciones capacitan a las LCU para extensas operaciones en las heladas aguas del norte de Noruega. El 538.º también emplea numerosos botes neumáticos Gommex.

mando del Regimiento Logístico de Comandos. El 2.º Escuadrón de Incursión fue disuelto, para volver a formar en 1979 como parte de la Reserva de la Real Infantería de Marina (RMR). Se formó una unidad adicional al 3.º Escuadrón de Incursión de la Real Infantería de Marina en 1980 para proporcionar apoyo anfibio a las fuerzas británicas de Hong Kong.

La Armada Real tiene dos buques de asalto, conocidos como Plataformas Dique de Desembarco (LPD): el HMS *Fairweather* y el HMS *Intrepid*. Ambos buques fueron contruidos específicamente para operaciones anfibias y son capaces de transportar toda una formación militar junto con sus armas de apoyo y su equipo. Además, cada buque tiene su propio escuadrón de asalto completo, con cuatro lanchas de Desembarco de Mecanizados (LCM) y cuatro Buques de Desembarco de Personal y Vehículos (LCVP).

Las tripulaciones de los LCVP tenían que apoyarse en su buena forma y sus habilidades en vez de en una elevada potencia de fuego

Con una eslora de 20 m y un peso de 100 toneladas, los LCM Mk 9 son capaces de transportar dos carros de combate o un peso equivalente. Se les transporta en el dique del LPD, pudiendo hacerse al agua a través de la popa abierta una vez colocada en la misma mediante una mancha controlada. El segundo tipo de lancha llevada por los Plataformas Dique de Desembarco, las LCVP, son transportadas bajo unas fuertes grúas y son capaces de llevar hasta 36 soldados completamente equipados. Tanto las LCM como las LCVP son tripuladas por infantes de marina, con suboficiales al mando de las LCM y suboficiales de empleo inferior o infantes de marina al mando de las LCVP.

También se dispone de un tercer tipo de lanchas de desembarco en la Real Infantería de Marina. Conocidas como lanchas rígidas de incursión, miden 5 m y son capaces de llevar nueve hombres completamente equipados además del patrón. Sin embargo, cuando operan en aguas árticas, sólo pueden ir cinco o seis hombres. Diseñadas específicamente para uso en unidades comando durante operaciones anfibias, las "correas" se pueden utilizar también como embarcaciones de apoyo a la inserción o para transportar portachos y equipos a la zona.

Cuando la Fuerza Operacional Británica llegó a las Islas Malvinas a comienzos de mayo de 1982, fue una suerte que tuviese a su disposición escuadrones de asalto del *Intrepid* y el *Fairweather*, además

La gran velocidad de las lanchas correa (abajo) es un elemento importante durante las patrullas. Además, en caso mudo de ser una fibra de vidrio hace de ella una embarcación virtualmente insubmersible, aun estando muy dañada. Arriba: Mientras surca el agua a una velocidad de 10 nudos, una lancha de desembarco de personal y vehículos Mk 4 toma parte en los ejercicios de Entrenamiento de Guerra Ártica junto a las otras correa.

del 1.º Escuadrón de Incursión. Tanto los escuadrones de asalto como el de incursión tenían una considerable experiencia operacional respecto al mal tiempo, un factor que inclinaba mucho la balanza a su favor en el Atlántico Sur. El escuadrón de asalto del *Intrepid* había completado unos ejercicios en el norte de Noruega en 1980, y en 1981 ambos escuadrones de asalto habían desarrollado un elemento de base avanzada capaz de realizar

Photo: Adm. Photo



operaciones sin el apoyo de sus LPD nodrizas. Las credenciales del 1.º Escuadrón de Incurción eran igualmente impresionantes. La unidad había estado desarrollando técnicas de operaciones árticas desde principios de los sesenta, y había completado su despliegue de invierno anual en Noruega sólo unos días antes de embarcar para el viaje al Atlántico Sur.

En los tres primeros días a partir del desembarco británico, los dos escuadrones de asalto y el de incurción se habían agrupado bajo el nombre de Escuadrón de Lanchas de Desembarco de la Fuerza Operacional (TFLCS), bajo el mando del comandante Ewen Southby Tailyour, un oficial de los Royal Marines que había sido responsable de las pruebas de guerra anfibia en el Ártico. Desde su puesto de mando en San Carlos, el comandante Southby Tailyour coordinó las lanchas de desembarco que operaron en las aguas que rodean a las Malvinas. Conocía intimamente aquellas aguas ya que había cartografiado los diversos canales, cajas

y arrecifes de las islas unos cinco años atrás, cuando estaba al mando del destacamento de la Real Infantería de Marina en las Malvinas (RNPM).

El TFLCS llevó a cabo una amplia gama de tareas durante la operación "Corporate". Fue responsable del transporte de tropas, vehículos, equipos y suministros a la costa y sus LCM remolcaron al HMS Argonaut fuera de la zona de peligro después de haber sido bombardeado por la aviación argentina. Las LCVP también realizaron numerosas misiones de limpieza de minas en los alrededores de la bahía de San Carlos y la costa septentrional de Isla Soledad, en busca de minas acústicas y magnéticas.

Las lanchas corsarias suelen operar de noche y llegan al punto de desembarco al amanecer

Mediante un servicio de transporte único, el escuadrón trasladó el 1.º Batallón de los Guardias Escoceses a la costa meridional y también se encargó de las inserciones y extracciones de la patrulla SAS/SBS. Las extracciones, efectuadas de noche, solían llevarse a cabo con una sola lancha de desembarco bajo el mando de uno de los suboficiales del escuadrón. Armados con un máximo de dos ametralladoras polivalentes GPMG, además de sus armas individuales, los tripulantes tenían que apoyarse en su buena forma y sus habilidades en lugar de una intensa potencia de fuego. Durante la campaña de las Malvinas, el TFLCS tomó parte en todas las operaciones navales realizadas por la 6.ª Brigada de Infantería y la 3.ª Brigada de Comandos. El nivel de habilidad y experiencia de los tripulantes de las LCM, LCVP y lanchas corsarias se puso a prueba, de la que salieron

Abajo: Una lancha corsaria se dirige a tierra desde el "Cerdo Negro", uno de los buques de desembarco ultrarrápidos (LCU). Especialistas y suministros (izquierda), los LCU pueden operar de modo independiente, permaneciendo lejos del buque nodriza durante muchos períodos y actuando como base de las LCVP y lanchas corsarias, más pequeñas. Son capaces de romper banquijas de hasta 30 cm de espesor y puede desembarcar vehículos sobrenavie como el BV 209 directamente en el hielo.



Robin Adams





Robín Narsari

tranzadoras, y ello resultó crucial para la victoria británica.

Después de que la Fuerza Operacional Ibaño volvió de las operaciones en el Atlántico Sur, se planteó la idea de un escuadrón independiente y se aceptó el 532.º Escuadrón de Asalto se formó oficialmente en abril de 1964. El primer y actual jefe de la nueva unidad se al comandante Southby-Tailyour, que fue condecorado con la OBE por su servicio durante la campaña de las Malvinas. Durante su reorganización, el 1.º Escuadrón de Incurción se integró en el 532.º Escuadrón de Asalto y se convirtió en la Sección de Incurción. Hoy en día, el escuadrón comprende una sección de plana mayor y mando, una sección de apoyo, una de lancheros de desembarco y una de incurción. Esta última está dividida en tres pelotones (incluido uno de mantenimiento integral) y está equipada con un total de 23 lanchas corsarias.

El escuadrón practica diversas tácticas que le confieren una variedad de opciones que pueden ser empleadas según la situación y objetivo de la misión. Las lanchas corsarias suelen operar de noche, llegando al punto de desembarco (DOP) al amanecer para descargar sus tripulantes en una playa situada a distancia de ataque del objetivo. Se prefieren las playas seguras y el escuadrón se encarga de que ya haya patrullas en posición para dirigir a los incursores a tierra bien mediante señales luminosas o por radio. Cada pelotón de incurción tiene cinco botes, capaces de transportar entre todos una sección de comandos. Para la defensa se apoyan en la velocidad y la buena forma, ya que sólo disponen de las armas individuales de sus pasajeros para protegerse en caso de que fallen resistencias.

Durante la campaña de las Malvinas, los comandos del 1.º Escuadrón de Incurción realizaron un ataque de diversión sobre cerro Wireless, en las afueras de Puerto Argentino. Mientras llevaban una fuerza combinada del SAS y el SBS, los incur-



Robín Arribas

sores se vieron arremetidos al intenso fuego de los defensores argentinos. Pudieron librarse de una situación potencialmente desastrosa gracias a la habilidad de su patrón y a las buenas prestaciones de su lancha. Muchos de los patrones que actualmente sirven en el 538.º Escuadrón de Asalto sirven con el Escuadrón de Lanchas de Desembarco de la Fuerza Operacional.

Para los viajes largos, el escuadrón empleaba sus LCVP. Estas habían sido equipadas con pabellones árticos: construcciones especiales de fibra de vidrio bajo las que los pasajeros se protegían del hostil tiempo. Las temperaturas pueden estar por debajo de los 70 grados centígrados bajo cero en el Ártico y la protección de los elementos desmpeña un papel vital en la planificación de las operaciones anfibias, especialmente cuando se usan las lanchas corsarias.

Además de las lanchas corsarias y las LCVP, el escuadrón tiene dos lanchas de desembarco utilitarias (LCU). Son las mayores unidades empleadas por el 538.º Escuadrón de Asalto, y también están equipadas con pabellones de fibra abatibles para su uso en condiciones árticas. Cada una es capaz de abarcar hasta 70 soldados en relativa comodidad, permitiéndoles comer, lavarse o secarse mientras se les lleva a través de los fiordos hasta su punto de desembarco.

Sin embargo, no son las lanchas las que hacen que el 538.º Escuadrón de Asalto sea una unidad formidable, sino los hombres que las tripulan. El ciclo anual de entrenamiento de la unidad comienza en enero, cuando el escuadrón se despliega a Harstad, en el norte de Noruega. Durante tres meses, los hombres se someten a un arduo programa de Entrenamiento de Guerra Ártica diseñado a ponerlos a prueba hasta el límite de su resistencia. Esta es la principal tarea de entrenamiento del escuadrón al año. Entre mayo y julio, las diversas secciones se someten a cursos de entrenamiento de dos semanas durante los que se evalúan los

Los infantes de marina del 838.º Escuadrón de Asalto debían estar preparados para combatir en tierra y mar, y sus despliegues anuales en Noruega les suponen una oportunidad para poner a prueba sus habilidades de combate. Entrenamiento: Infantes de marina disparan con una ametralladora pesada. Derecha: Tomada con una lente de visión nocturna, esta fotografía muestra a la Sección de Inmersion mientras cubre una cabeza de playa durante un ejercicio realizado en la oscuridad. Abajo, derecha: Tras depositar su carga en tierra, un LCU vuelve al dique de popa del HMS Intrepid. Fotografía principal: Tres lanchas incursoras se dirigen hacia el Intrepid.

Robin Ashhead

Robin Ashhead





la punta, la escalada, normalmente con el equipo completo, es una parte esencial del entrenamiento del 539.^o Escuadrón de Asalto.

habilidades reptiles básicas de cada hombre. En los ejercicios dan también la oportunidad de pasar a pie sobre las lanchas de desembarco (el vehículo) y a las tripulaciones un gran variedad de ejercicios de combate. Esta "entrenamiento de combate" es llevado a cabo en conjunción con los Comandos 40 y 42 de la Real Infantería de Marina, bien sea la zona de Plymouth o, bien, justo a lo largo de Gales o North Devon.

Los marines del 3.^o Brigada de Comandos tienen bases en Gales o en el norte de Europa entre septiembre y noviembre. Durante su estancia el "equipo" plantea una amplia gama de "operaciones" tácticas que varían desde el "ataque" de pequeñas grupos y "desembarco" de hombres, equipo y abastecimientos a "defensa" grande, "emboscadas", hasta la coordinación de personal grupal de "ocultación" dentro "ataques" a objetivos específicos. Al final del año es un programa de "entrenamiento" conocido como "calendario negro", cada sección se prepara para el futuro despliegue de invierno en Noruega. Este programa de "entrenamiento" en Gales o Escocia dura una semana, durante la que los hombres practican la marcha columna, escalada y cruceros. También llevan a cabo una serie de marchas de resistencia o "toros". Durante todo el año cada sección lleva a cabo "simulacros" una serie de tareas tácticas y períodos de "entrenamiento" que incluyen ejercicios nucleares, biológicos y químicos (NBC).

El escuadrón tiene actualmente unos efectivos de 103 hombres. Los tripulantes de las lanchas de desembarco y lanchas costeras son comandos totalmente preparados que han pasado por una "compañía de fusiles" antes de especializarse en la guerra anfibia.

No puede haber sustituto para una buena experiencia práctica y operacional

Hay tres grados de patrones en el escuadrón. El primer es LC 1, un título al que deben acceder todos los infantes de marina que se unen a la unidad y que les permite tripular una LCVF o una LCU. El curso de LC 1 dura cuatro semanas, después los instructores asignados danos. El siguiente es el LC 2, que permite poder alcanzar tres grados en un intento que dura 10 semanas. Esta cualificación permite al soldado de marina suboficial de empleo inferior mandar una LCVF una lancha costera, un tipo pequeño. Comenzan por el segundo patrón de una LCU. El grado superior es el LC 3, al que se llega solo después de haber alcanzado un nivel impresionante de 10 semanas. El curso LC 3 es un alto nivel de navegación, de plancha y de manejo de embarcaciones. Los LC 3 del escuadrón son suboficiales experimentados, con años de experiencia en las operaciones anfibia. Además de estas cualificaciones, los suboficiales de la Real Infantería de Marina pueden ser distinguidos con el Comandante de Cuadrón de Infantería cuando sirven en uno de los escuadrones de Asalto a bordo de una plataforma de desembarco.

Aunque el 539.^o Escuadrón de Asalto de la Real Infantería de Marina tiene apenas tres años de antigüedad, la unidad ya ha desarrollado un tremendo espíritu de cuerpo.

AEROTRANSPORTADA PANAMERICANA





GUARDIA DE HONOR DE AMÉRICA

La 82.ª División

Aerotransportada tiene una distinguida historia que se remonta a la Primera Guerra Mundial. Formada como 82.ª División de Infantería, la unidad recibió a sus hombres en toda Norteamérica en lugar de adoptar el sistema de levos estables que empleaban las otras divisiones. Como resultado de ello, y a causa también de su insignia de hombre rojo, azul y blanco, la división recibió el apodo de "Panamericana". La movilización de las Fuerzas Armadas norteamericanas durante la Segunda Guerra Mundial condujo a la reactivación de la 82.ª División de Infantería el 25 de marzo de 1942, y poco después se le asignó para convertirse en la primera división aerotransportada del Ejército norteamericano. A comienzos de 1943 la 82.ª División Aerotransportada se componía de dos regimientos de infantería paracaidista (el 304.º y el 305.º) y un regimiento de infantería luchable en planeadores (el 306.º). La división sirvió para el norte de África en abril de 1943. Tras la campaña siciliana, la 82.ª encabezó el lanzamiento nocturno sobre Salerno, Italia, en septiembre de 1943, antes de saltar en Normandía a la vanguardia de la invasión aliada. Al final de la Segunda Guerra Mundial, la 82.ª sirvió en la gran operación aliada de Berlín. La unidad no se disolvió y su siguiente destino de combate fue en la República Dominicana en 1965. Cuando el conflicto del Vietnam estaba en su apogeo, la 82.ª envió su 3.ª Brigada. Más recientemente, la 82.ª combatió en Granada, en octubre de 1983.

En julio de 1943, los paracaidistas de la 82.ª División Aerotransportada se lanzaron sobre las defensas del Eje en Sicilia y, a base de coraje, convirtieron en victoria lo que parecía una derrota segura.

"Desastres que condujeron a la victoria". Esta frase describe los estos nocturnos de dos regimientos de la 82.ª División Aerotransportada norteamericanas en Sicilia, en julio de 1943. Desperdigados por viento de fuertes vientos y bombardeos por armas amigas, los paracaidistas podían haber pensado que aquel su primer salto de combate, estaba condenado al fracaso. En lugar de ello, combatieron duro y consiguieron unos resultados que estaban más allá de sus posibilidades. Al asegurar la rápida conquista de Sicilia, los paracaidistas dieron a los Aliados el trampolín necesario para cruzar el Mediterráneo desde el norte de África hacia Italia.

La tarea de eliminar a las fuerzas del Eje en Sicilia, se había pasado a una fuerza combinada de norteamericanas bajo el mando del general Dwight D. Eisenhower. El asalto fue programado para comienzos de julio de 1943 y se esperaba encontrar una fuerte resistencia de las fuerzas del Eje al mando del general Alfredo Guzzoni. Este tenía a su disposición dos divisiones italianas y dos alemanas, con más de 900 000 hombres. Se habían desplegado seis divisiones para defender la costa y los más restantes permanecían como reserva móvil. Una división italiana a la espera División Panzer "Hermann Göring", equipada con cuatro Panzerkampfwagen III, IV y VI.

"No estaba mal, aunque practicar el combate a la bayoneta a las 2 de la madrugada no era muy divertido"

El plan aliado para la operación "Husky" había sido desarrollado por Eisenhower y contemplaba el lanzamiento nocturno de paracaidistas norteamericanos y planeadores británicos. Entre procedimientos el desembarco anfibio principal, programado para el 10 de julio. Las tropas aerotransportadas ocuparían zonas y puntos clave en un intento de impedir a las fuerzas enemigas que echasen al mar a los recién desembarcados. Las tropas británicas transportadas en planeadores de la 1.ª Brigada de Desembarco Aéreo debían aterrizar a unos pocos kilómetros al sur de Siracusa, en la costa oriental de Sicilia. Esta línea del agua, conocido como operación "Ludlow", estaba pensada para causar estragos en las defensas enemigas antes del desembarco del Octavo Ejército británico del general Bernard L. Montgomery. Los paracaidistas norteamericanos de la 82.ª División Aerotransportada comenzaron a saltar sobre la costa meridional de Sicilia poco después de los planeadores británicos. Una formación de transportes C-47 lanzaría a los paracaidistas detrás de las playas de la costa suroccidental. Pocas horas después, al amanecer del 10 de julio, las tres divisiones del Séptimo Ejército norteamericano del general George S. Patton, atacaron estas playas. La 1.ª División de Infantería desembarcaba cerca de Gela y, 22 kilómetros al sur, la 45.ª División de Infantería lo hacía cerca de Scoglitti. La playa de desembarco de la 3.ª División de Infantería estaba más al oeste, en Licata.

Mandada por el general Matthew B. Ridgway, la 82.ª División Aerotransportada llegó a Maronea a mediados de mayo de 1943 y comenzó a prepararse inmediatamente. Aunque al límite de sus fuerzas, los

paracaidistas mostraron un agudo sentido del humor. Un soldado escribiría posteriormente: "No estaba mal, aunque practicar el combate a la bayoneta a las 2 de la madrugada no resultaba demasiado divertido".

Un poco tras considerarlo demasiado, el general Ridgway asignó al 305.º Regimiento de Infantería Paracaidista para el sitio nocturno y lo reforzó con el 3.º Batallón del 304.º Regimiento de Infantería Paracaidista. Estos cuatro batallones de infantes, junto con apoyo de zapadores, artillería y otras armas, conquistaron el 305.º Equipo de Combate (505 CT). Compuesta por 3 000 paracaidistas, la fuerza estaba mandada por el coronel James M. Gavin.

A principios de junio, un mes antes del lanzamiento, el coronel Gavin realizó un reconocimiento secreto de la zona de salto propuesta, junto a dos de sus jefes de batallón. Gavin sobrevoló la ruta planeada. Los puntos de referencia de linternas y luces aparecieron con claridad a la luz de la luna. Gavin se alegró aquello facilitaría la navegación para el asalto.

La zona de salto planeada para el 305.º Equipo de Combate estaba relacionada con los desembarcos anfibios de las divisiones de Patton. Al capturar las elevaciones de terreno situadas tras las playas destinadas a las 1.ª y 45.ª Divisiones de Infantería, los cuatro batallones del equipo de combate ocuparían una posición dominante. Los paracaidistas se encontrarían a la retaguardia de las defensas costeras del Eje, pudiendo así proteger a las fuerzas de Patton de cualquier contraataque lanzado por las reservas móviles del general Guzzoni.

Página anterior: Mientras un paracaidista se prepara para saltar por la puerta de un transporte C-47 durante los ejercicios previos a la invasión en Sicilia (derecha), un compañero suyo contempla las áridas extensiones marroquíes durante un breve descanso en el arduo programa de entrenamiento. Superior, extremo derecho: Flujo del Mando de Transporte de Tropas escuchan atentamente las instrucciones previas a la misión. Una vez estibadas sus armas pesadas debajo del C-47 (arriba, derecha), los paracaidistas usan el sistema de "compulsión" para revisar sus equipos (inferior, derecha) antes de embarcar en los transportes (derecha). Abajo, derecha: En el resto de este soldado se refleja la autocorriencia que caracterizó a la 82.ª División. Aerotransportada. Abajo: El general James Gavin, comandante de la 82.ª Aerotransportada.





Picture Press

Clifton Berry/NARA
Clifton Berry/NARA



Picture Press

La Campaña siciliana julio-agosto 1943



82.ª División Sicilia, julio-agosto 1943

Tras la derrota final de las fuerzas del Eje en el norte de África en mayo de 1943, los Aliados pudieron planear la invasión de Italia. Sin embargo, antes había que capturar Sicilia. El ataque aliado sobre la fortificada isla, la operación "Husky", debía empezar el 10 de julio, pero la presencia de unos 200 000 soldados del Eje en Sicilia hacía muy difícil cualquier desembarco anfibio clásico. Así, se decidió que los paracaidistas de la 82.ª División Aerotransportada abrieran la operación "Husky". Mientras la flota invasora se dirigía hacia Sicilia, la división debía capturar posiciones vitales detrás de las principales playas y deslocar las comunicaciones enemigas.

El enemigo desconcertado

11-13 julio. Las unidades de la División Aerotransportada "Fleermann Göring" y de la División Luchante italiana lanzan ataques contra los paracaidistas. A pesar de las pérdidas, aguantan hasta que son relevados. Las fuerzas del Eje se reorganizan.



Empieza el ataque

10 julio. Desviados algunos kilómetros de la ruta por culpa del viento y diseminados por gran parte del suroeste siciliano, los paracaidistas se reagrupan en unidades improvisadas y después asaltan sus objetivos.



Durante los preparativos del salto se construyeron 18 aeródromos provisionales en un arco que rodeaba Kairouan, Túnez, a sólo 400 km al oeste de Sicilia. Las unidades de transporte llegaron con sus C-47 y sus planeadores, y las tropas británicas y norteamericanas se desplazaron a zonas de bivacaos cercanas. El entrenamiento cubrió un descanso, día y noche.

Los jefes de batallón dieron instrucciones a sus hombres sobre el rumbo de vuelo, las zonas de salto y los objetivos. Uno de éstos, un cruce de carreteras al este de Gela, fue denominado 'La Y'. Estaba protegido por 18 puntos fuertes cuyos cañones disfrutaban de sectores de tiro entrecruzados. Se construyó una maqueta de la posición enemiga en Kairouan, y los paracaidistas pasaron varios días y noches perfeccionando su plan de ataque.

La mañana del 9 de julio, los hombres del 305.º Equipo de Combate de Gavin se prepararon para su viaje a Sicilia. Después de cenar a las 16.00 horas, los paracaidistas llevaron a cabo la revisión de última hora de armas y equipos antes de ser transportados a los aeródromos. Mientras se cargaban de las panzas de los C-47 las armas pesadas y las obuses portátiles de 75 mm, las tropas aerotransportadas esperaban la orden para subir a bordo. Los nuevos lanzagranadas de 60 mm se colocaron con cuidado; en el combate cercano, estos bazooka eran la única defensa que tendrían los paracaidistas frente a los morteros acorazados enemigos.

Los jefes de salto alinearon a sus hombres en filas y les ayudaron a subir a los transportes C-47. Justo cuando los motores del avión del coronel Gavin se estaban calentando para el despegue, un aviator de la estación meteorológica corrió por la pista. ¿Está

ahí el coronel Gavin?, preguntó tras llegar al C-47. Gavin se asomó por la puerta para oír las siguientes palabras: 'Me han dicho que le diga que la velocidad del viento va a ser de 55 km/h, oeste a este'. No eran buenas noticias. En el entropamiento, los saltos habían sido aplazados cuando el viento pasaba de 35 km/h debido al alto índice de heridos.

El plan de vuelo para los 295 C-47 era simple. Desde Kairouan, la formación volaría al este a través del Mediterráneo, a baja cota. Tras sobrevolar Malta, la formación viraría a la izquierda, hacia Sicilia. En lo que respecta a la navegación, fue un completo desastre: después de despegar, el viento torció el rumbo y desvió del rumbo a las formaciones. Mientras los C-47 brincaban, y se balanceaban con las turbulencias a baja cota, los navegantes y jefes de salto buscaban constantemente puntos de referencia. No apareció ninguno. La formación se dispersó y se desvió completamente. En lugar de llegar al objetivo una formación ordenada, los aviones arribaron sobre Sicilia desperdigados y en pequeños grupos que cubrían toda la costa sudeste y meridional. El momento del salto. Se encendieron las luces rojas. Los paracaidistas engancharon los mosquetones de sus aperturas automáticas al cable del avión y los jefes de salto supervisaron la revisión de equipo. Una vez terminadas las comprobaciones, los oficiales permanecieron junto a las puertas a la espera de la luz verde.

En contraste con la oscura campaña que había dejado, fogatas de cañones indicaron el comienzo del bombardeo previo a la invasión. Sobre todo al sur de Sicilia, se encendieron las luces verdes de los C-47. Gavin y los demás oficiales del 305.º Equipo de Combate saltaron a través de las turbulencias de las hélices, al frente de sus hombres en los 250 m que había hasta el suelo. En menos de cuatro horas, la fuerza de asalto principal llegaría a las playas. Gavin había planeado disponer de una fuerza cohesionada de cuatro batallones concentrados en torno a la zona de salto de Gela. En lugar de ello, y a causa de la fuerza de los vientos, su equipo de combate se dispersó por una de 65 km al sur de Sicilia.

Izquierda: El teniente coronel Kouts insta a sus hombres a que estén a la altura de las mejores tradiciones de la 82.ª División. **Extremo izquierdo:** Embarcados en un C-47 rumbo a Sicilia, paracaidistas de la 82.ª División. **Aerotransportada** esperan la señal de salto (abajo, derecha).

¿POR QUÉ SICILIA?

En la época de la conferencia de Casablanca, en enero de 1943, los Aliados empujaban a las fuerzas del Eje hacia Túnez. Los problemas logísticos habían causado un retraso en el ataque al otro lado del Canal, en Europa, y Churchill y Roosevelt decidieron por ello concentrar los enormes recursos romidos en el escenario mediterráneo contra Italia.

Esa estrategia se seguiría una vez derrotadas las potencias del Eje en el norte de África, y sus ventajas eran tres. En primer lugar, Alemania debería distraer fuerzas del frente del Este a Italia, lo que ayudaría a Stalin a destruir el Tercer Ejército alemán. Segundo, existía la posibilidad de dejar a Italia fuera de la guerra. Y finalmente, el control del Mediterráneo aceleraría el flujo de suministros hacia el Sudeste asiático, además de amenazar a las fuerzas alemanas en los Balcanes.

Ya que Italia estaba demasiado lejos de la costa septentrional africana para mantener operaciones logísticas y aéreas en apoyo de una fuerza de invasión, se eligió Sicilia como objetivo para el desembarco anfibio. Cerdeña fue desechada automáticamente porque las fuerzas enemigas desplegadas en Sicilia seguían en situación de bloquear el flujo de convoyes aliados en el Mediterráneo.



Una última parte de las fuerzas de Gavin, 414 paracaidistas, cayó cerca de la costa este. Sin embargo, detrás de las playas británicas, elementos del 3.º Batallón del 505.º Regimiento de Infantería Paracaidista ayudaron en los desembarcos de los británicos y combatieron con ellos todo con todo durante varios días. El resto del batallón cayó mucho más cerca de la zona de salto, cerca del monte Biazza. La mayoría del 1.º Batallón del 505.º Regimiento de Infantería Paracaidista se dividió en pequeños grupos en las elevaciones de terreno situadas al este de Gela. Hubo muchos heridos durante el salto y las bajas fueron a más una vez se trató de contactar con las fuerzas alemanas e italianas. Sin embargo, los paracaidistas combatieron duro y crearon gran confusión entre los defensores al cortar todos los cables de comunicaciones que encontraban. El 2.º Batallón, bajo el mando del comandante Mark Alexander, took vuelo a más de 35 km al este de la zona de salto de Gela. La unidad se reunió en buen orden y con pocas bajas y empezó a trabajar casi inmediatamente. Los paracaidistas se lanzaron hacia las elevaciones de terreno que dominaban las playas y cercaron los puntos fuertes y las posiciones defensivas italianas. Al mediodía del 11 de julio, habían capturado las localidades de Santa Croce Camerina y Vittoria.

El crepitar de fusiles y ametralladoras resonó a través de las colinas cuando los paracaidistas se lanzaron al asalto

Una 30 kilómetros al este de la zona de salto, el coronel Gavin, al mando de más de 3 000 paracaidistas, se encontró sólo con cinco cuando se zó de su paracaidas y miró alrededor suyo. Al cabo de una hora, sus efectivos ascendían a 20 combatientes. Por todo el horizonte resplandecían los fogoratos mientras resonaban los disparos de las armas portátiles. Gavin hizo lo que había aprendido 20 años antes como cadete en West Point: si dudas, dirígete derecho al sonido de los cañones. Él y sus hombres se dirigieron al oeste en dirección al fuego más intenso.

Cerca de 10 kilómetros al este de Gela, elementos del equipo de combate de Gavin estaban enzarzados en un intenso combate. Parte del 3.º Batallón del 204.º Regimiento de Infantería Paracaidista había instalado una posición que controlaba la carretera principal de Nucera a Biscari. Los paracaidistas manuvieron el terreno durante tres días e impidieron el movimiento de refuerzos alemanes en dirección a las cabezas de playa aliadas.

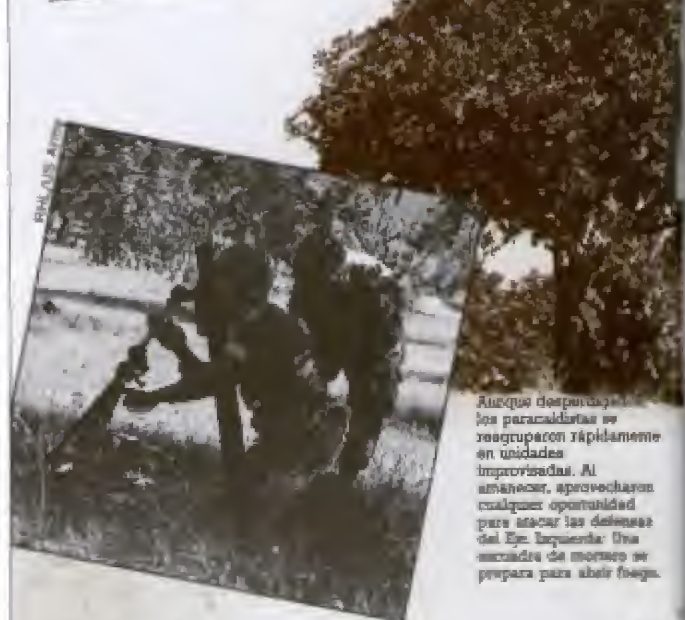
Al amanecer del 10 de julio, elementos del 1.º Batallón del teniente coronel Arthur Gorham se habían reunido en una fuerza de 60 hombres. La unidad se preparó para un ataque sobre el principal objetivo del equipo de combate: "La Y". Dirigidos por Gorham y el capitán Edwin Sayre, los paracaidistas se lanzaron sobre los puntos fuertes y capturaron su objetivo tras un feroz tiroteo. Mantuvieron la posición toda la mañana hasta que llegaron los exploradores de la 1.ª División de Infantería a las 11,37 horas.

La reacción del general Canziani ante el desembarco aliado fue rápida. Desde su puesto de mando en Enna, 65 km al norte de Gela, ordenó inmediatamente contraatacar las tropas norteamericanas y británicas que habían desembarcado en Gela y Siracusa. Sin embargo, los paracaidistas habían cortado muchas líneas telefónicas durante la noche anterior y esto impidió que las unidades del Eje recibieran sus órdenes hasta la mañana siguiente. En la zona de Gela, los primeros contraataques corrieron a cargo de la División "Lecore" por el norte y la División "Panzer Har-

ness" por el norte y el este. Tras algunos combates ante la lenta respuesta de los paracaidistas, las fuerzas del Eje se retiraron hacia el norte y se reagruparon para un nuevo asalto al día siguiente.

A media mañana del 11 de julio, el coronel Gavin había reunido una fuerza de 250 paracaidistas y se aproximaban al monte Biazza. Una sección de la 48.ª División de Infantería envió a Gavin de que las tropas alemanas ya estaban afincadas en las colinas.

Abajo: la columna de Biazza, donde muchos paracaidistas cayeron ante los carros blindados alemanes, a los que finalmente consiguieron detener a base de arrojo y determinación.



Aunque desorganizados, los paracaidistas se reagruparon rápidamente en unidades improvisadas. Al amanecer, aprovecharon cualquier oportunidad para atacar las defensas del Eje. Izquierda: Una escuadra de mortero se prepara para abrir fuego.

Abajo: Un paracaidista de la Guardia de Honor de América posa para la cámara durante la operación "Musky". Inferior: Un grupo de paracaidistas avanza cautelosamente por la campaña siciliana. En enero de 1946, la 82ª División Aerotransportada fue elegida para estar al frente de la victoria norteamericana.

varones de guerra. Si el enemigo avanzaba hacia el sur, en dirección a la playa de Scoglitti, la 45ª División estaba en grave peligro. Gava ordenó a sus hombres atacar. Los disparos del fuego de fusiles y ametralladoras resonó a través de las colinas cuando los paracaidistas atacaron las posiciones enemigas y tomaron el control tras un intenso combate cuerpo a cuerpo. Sin embargo, el ataque atrajo un intenso fuego de mortero y artillería alemanas. A esto siguió un bombardeo de cuatro Pzkpiv VI Tiger. Para su aspo, los paracaidistas descubrieron que sus bazookas no podían perforar el blindaje de los Tiger.

Un observador artillero naval había señalado con Gava la primera noche, y el comandante del 525º

Equipo de Combate supo sacar ventaja de ello. Ordenó al oficial que pediera una salva de triangulación a uno de los buques aliados situados al largo de la costa. Dicha salva cayó sobre una concentración de carros alemanes con increíble precisión. Siguieron más proyectiles y la intensidad del combate empezó a cambiar de lado. Poco después de las 12.00 horas, el cerco fue reforzado con más tropas y más carros de combate M4 Sherman de la 45ª División. Gava concluyó justo antes del amanecer. Ordenó sus consignas de combate, los paracaidistas cargaron contra el enemigo y capturaron un carro Tiger antes de eliminar emplazamientos de morteros alemanes. El enemigo se retiró. Sin embargo la oscuridad que envolvió el frente de Gava sería motivo de desastre para el resto de las batallas del otro regimiento de la 82ª División Aerotransportada: el 504º.

Varias horas antes, la mañana del 11 de julio, el general Ridgway había enviado un mensaje a Eisenhower informando al comandante del 504º Regimiento de Infantería Paracaidista, el coronel Reuben Tucker, que sus dos batallones reforzados iban a estar sobre la parte de aterrizaje de Fureto, cerca de Gela, aquella misma noche. Ridgway recibió entonces confirmación de la Armada de que sus buques no dispararían contra las embarcaciones de C-47 cuando estas se acercasen poco hacia la costa norteaol de Sirin. Sin embargo durante el día, los aviones alemanes habían realizado varias ataques contra las embarcaciones de playa y los buques. A las 22.40 horas, minutos después de que el último de los bombarderos enemigos se hubo retirado la formación de C-47 que transportaba el regimiento de Tucker llegó a la línea de playa en buena formación. En la oscuridad, un artillero pensó erróneamente que volaban los alemanes y abrió fuego. Después siguieron otros, hasta que toda la formación era blanco del fuego aliado.

"Alemanes e italianos vieron pequeños grupos de soldados que surgían de la noche"

Cuando los cañones cesaron el fuego finalmente, 21 de los aviones de Tucker se habían perdido, explotando en el aire o estrellándose contra el suelo o el agua. A la noche siguiente, el coronel Tucker sólo pudo reunir 496 de los 3 000 hombres que habían despegado con él. Sin embargo, a pesar de la pérdida de 315 paracaidistas, Tucker tuvo reunido al grueso de unidad y estuvo listo para combatir a la mañana del 13 de julio. El 19 de julio, con las cabezas de playa firmemente aseguradas, Patton se lanzó hacia el oeste con la 82ª División Aerotransportada y la 2ª División Acorazada, dejando que el Cuartel Ejército de Montgomery avanzase hacia el norte.

El 18 de agosto, las fuerzas del Eja habían huido a través de Messina hacia Italia, dejando atrás casi 130 000 bags y prisioneros. En resumen con esto, el total de pérdidas norteamericanas y británicas ascendía a menos de 20 000. La 82ª División Aerotransportada registró 305 muertos, 890 heridos y 12 desaparecidos en acción. El coronel Gava recibió el siguiente tributo a los hombres bajo su mando:

"El soldado norteamericano tiene coraje patriótico y feiso para intentar cualquier cosa sin buscar ni esperar ventaja. Por todos lados, alemanes e italianos vieron pequeños grupos de soldados que surgían de la noche. La incertidumbre de no saber cuántos eran ni de dónde venían tuvo un desmoronizante efecto psicológico".

Al impedir a las reservas móviles del Eja particularmente a la División "Hermann Göring" que alcanzasen las cabezas de playa, los paracaidistas desempeñaron un papel vital en la operación "Musky".



Pictorial Press

RHL/US Army

AVIZOR

En 1942, las patrullas del LRDG llevaron a cabo largas vigilancias de carreteras detrás de las líneas del Eje para conseguir una valiosa información sobre los convoyes de Rommel en el desierto.

En febrero de 1942, el Grupo de Largo Alcance del Desierto (LRDG) comenzó por fin los vehículos y el apoyo logístico que necesitaba para las operaciones de penetración profunda planeadas por su fundación.

Abajo: Miembros de la Patrulla Y, varios de ellos con anteojos para protegerse del árido viento del desierto, fotografiados por su oficial en jefe, el capitán David Lloyd Owen, en el camino de vuelta a Eufra tras una fructífera misión. En primer plano aparece la bandera de la unidad, una Jolly Roger.

el comandante Ralph Bagnold. Un mes antes, el Afrika Korps de Rommel había salido de El Aghaila, en el golfo de Surie, Libia, y los Aliados necesitaban desesperadamente información fiable sobre su contrainiciativa en Cirenaica. Aunque los planes aliados fueron desbaratados por los ataques de Rommel, estas operaciones constituyeron el respaldo de las actividades del LRDG durante los siguientes seis meses.

El modelo de las operaciones del LRDG a comienzos de 1942 se estableció en septiembre y octubre del año anterior. Con viejos Ford de 30 galones, la Patrulla S (rodeadora) del LRDG al mando de John Olney, con Tony Brown como su navegante y oficial



Lloyd Owen/1942



Lawson/IWM



TRH

Arriba: Cada patrulla del Grupo de Largo Alcance del Desierto estaba equipada con una radio y todas las comunicaciones operacionales se codificaban antes de su transmisión. Arriba, derecha: El capitán Jake Easton-Smith, destinado a convertirse en el oficial en jefe del LRDC en octubre de 1943, limpia su rifle. Thompson. Abajo, derecha: Camiones de una patrulla del LRDC bajo el Arco de Mármol.

de información, había llevado a cabo dos observaciones de 165 horas de la carretera costera situada a 45 km al oeste de El Agheda. La patrulla se había instalado en una colina de 30 m situada a cuatro kilómetros de la carretera y había mantenido una constante vigilancia mediante prismas binoculares. Además, se había establecido un punto de observación avanzado ocupado durante el día por dos miembros de la patrulla reunidos en una pequeña zona situada a 300 m de la carretera. El silencio radio sólo se rompía durante el viaje de vuelta a casa para confirmar la identidad de la patrulla.

El reconocimiento de settembre suministró detalles sobre el repliegue de la 101ª División Motorizada "Trieste" italiana durante la "carrera de El Hamra" de la 21ª División Panzer. A la luz de éste y otras éxitos, el servicio de información del Octavo Ejército pidió al teniente coronel Guy Prendergast, oficial al mando del LRDC, que preparase futuros reconocimientos de la carretera costera. Prendergast eligió las dos patrullas rodadas (S1 y S2) para iniciar el trabajo, ya que tenían experiencia en conseguir información en la zona. El 26 de febrero de 1943, ambas patrullas salieron de la base del LRDC en Siwa. La S1, mandada por Gus Holliman, partió para controlar el tráfico procedente de Barca, mientras que la S2, bajo el mando de John Olvey, volvió a su antiguo punto de observación cerca del Arco de Mármol.

En marzo hubo un nuevo acontecimiento en la carrera del LRDC. El cuartel general de combate del Octavo Ejército dio instrucciones que suspendan la realización de operaciones de sabotaje a efectuar tras las líneas enemigas. El nombre clave colectivo de dichas operaciones era el de "Green Road". Las ac-



Lawson/IWM

VIGILANCIA AVANZADA

A fin de iniciar una vigilancia de carreteras en 1942, la Patrulla T1 de Jaleh Easonmish instaló un campamento en un valle situado a cuatro kilómetros y medio de una importante ruta de abastecimientos del Ir. Todas las noches, una partida de dos hombres salió del campamento y caminaba hacia la carretera para cumplir un período de trabajo de vigilancia avanzada. Mick Shephard, uno de los numerosos neozelandeses que sirvieron en las Patrullas T y R, describió así el procedimiento:

"Cada hombre se ocupaba de un lado de la carretera y primero debía encontrar algún pequeño talud, suficiente para detener a cualquier conductor que se saliese de la carretera; yo nunca tuve problemas con esto. Encontrábamos un punto de referencia y después íbamos derechos al talud, para después instalarnos en la primera depresión que encontráramos. Uno vigilaba al tráfico este-ocesa, y el otro en sentido contrario. Lo más cerca que estuvo de la carretera fue a 30 m y lo más lejos a unos 100 m."

La mayoría de los observadores corrían el riesgo de toparse con grupos de trabajadores durante sus descansos y de castiños que se descañan para comer o reparar algo. (De hecho, esto sucedió el 21 de marzo, cuando un convoy se detuvo a 150 m, obligando a los hombres a quedar tumbados en silencio e inmóviles el resto del día. Cuando ocurría, la partida se desplazaba a 20 o 30 m de la carretera, pues a más distancia resultaba imposible distinguir detalles de los vehículos que pasaban. Al amanecer los hombres volvían al campamento, tras un período de trabajo de unas 26 horas.

Además, estaba la zona avanzada enemiga correspondiente a unidades bajo el mando del 103 Cuadro, las de la zona Masina-Maschi finjanas, para las unidades A y C del Comando de Oriente Medio, la zona situada al sur y oeste de Bengasi se asignó a la Brigada del Servicio Aéreo Especial (SAS). El LRDC iba a actuar como coordinador, principalmente llevando a cabo el reconocimiento, pero también en la guía y recogida de grupos de subeje y participando en acciones ofensivas cuando fuese necesario. De este modo se aseguraba no sólo que se obtuviera información de la acción directa, sino también que se utilizara lo menos posible en las acciones de información del propio LRDC, también muy importantes.

Entre las salidas de las patrullas de "vigilancia de carreteras" en febrero y las preparativas en agosto para incursiones a gran escala en septiembre, el LRDC efectuó seis operaciones de combate en apoyo del Comando de Oriente Medio, doce en coordinación con el SAS y ocho más en acción directa por cuenta propia. El grupo también llevó a cabo 17 operaciones de información además de mantener constantes vigilancias de carreteras en muchos de los líneas de abastecimiento principales dentro del frente enemigo. Los nuevos Chevrolet de 30 quinquientos se reemplazaron a ser de disponibles durante este período, cada patrulla necesitaba cuatro camiones, tripulados por un oficial y 13 hombres, y la vigilancia de carreteras exigían mucho a los vehículos del LRDC.

Las patrullas efectuaban "goípes" nocturnos en el Área de Sirte, atacando al enemigo

Los considerables logros del LRDC en su programa de vigilancia de carreteras en 1942 se pueden medir en un solo día. A medianoche del 1 al 2 de marzo, la Patrulla S2 terminó la neutralización de un punto de observación en el Wadi el Turabi, unos 95 km al oeste de El Aghella y siete al este de Aroa de Mairat. La patrulla tenía que observar e informar de todos los movimientos de la principal ruta de abastecimientos del Eje a Cireneica. Esta posición estuvo ocupada las 24 horas del día hasta que la Patrulla T2 recibió la orden de abandonarla el 21 de julio, para entonces la ordena logística enemiga ya había desplazado para adelantarse la posición de la

Alamein. Durante la larga vigilancia, que se mantuvo tras las líneas enemigas en varias campaneas, pérdidas de personal o interrupciones importantes, las patrullas recopilaban una gran cantidad de información para el Comando Ejecuto.

En este período previo a las grandes incursiones de septiembre de 1942, las patrullas LRDC realizaron 31 contactos con el enemigo. Las patrullas efectuaban "goípes" en la carretera costera de la zona de Sirte, atacando puestos y transportes italianos. Sus armamentos, que incluían Vickers, Browning y Lewis de 7.7 mm, y Seda de 12.7 mm italiano, causaron gran número de bajas, así como las minas que colocaban en la carretera para impedir la persecución. Los contactos incluyeron también contramedidas enemigas. Las minas colocadas en una valla ruta del LRDC cerca de Marada dieron cuenta de uno de los camiones de la S1 y de otro perteneciente a la T1, cerca de las pistas de aterrizaje junto a la carretera Matruh-Damra, aunque ninguno de estas explosiones causó daños personales. Las patrullas se vieron también sometidas a ataques aéreos en tres ocasiones durante este período: la más seria de ellas en julio, cuando tres aviones italianos Macchi se lanzaron en picado sobre la G2 mientras esta llevaba miembros del SAS de la Francia Libre a efectuar un escape en un aeródromo enemigo. El comandante de la patrulla, Robin Gordon, murió a causa de sus heridas a pesar de los esfuerzos de sus compañeros por salvarle la vida, mientras que otros dos hombres fueron heridos, aunque sobrevivieron.

Las patrullas tuvieron también 16 prisioneros de guerra, muchos de los cuales resultaban muy útiles a los servicios de información aliados debido a que habían sido capturados muy al interior de las líneas enemigas. Mucho al menos de 28 unidades enemigas, frente a la pérdida de un solo guardia.

Las operaciones de información de las fuerzas británicas y de la Commonwealth en Oriente Medio, incluyendo las del LRDC, sufrieron al principio de escasez de datos actualizados sobre uniformes y equipos enemigos. Las publicaciones enemigas no podían ofrecer detalles finitos necesarios para las patrullas de reconocimiento, por lo que se realizaron bosquejos lo más del equipo no conocido. El cuartel general del Comando Ejecuto aprobó a solucionar el problema al solicitar a un profesor de universidad equipado con un álbum de fotografías constantemente



Figura

Situado a varios kilómetros de la carretera que tenía asignada, el grupo principal de una patrulla de vigilancia de carreteras del LRDG difícilmente podía ser descubierto una vez se posaba. El mayor peligro residía en que fuese localizada la dos observadores avanzados, que servían a cabo el movimiento y a menudo servían trabajo de espía la carretera y tomar notas sobre el tráfico. Inferior, izquierda: El terreno apenas permitía otro método de vigilancia que permanecer agachado en un agujero poco profundo con unos binoculares. Inferior: Un convoy del Eje llega suministros al frente a través del desierto. Inferior, derecha: Terminado su trabajo, el observador (aquella) descansa en un suelo junto a otros dos hombres en la base de la patrulla. Inferior, extremo derecho: El capitán "Womper" Mistry, cuya Patrulla 5 fue la unidad que hizo la vigilancia de carreteras cerca del Arco de Mármol en febrero de 1942.

le pusiese al día un hombre que recibió rápidamente el apodo de "Materia Gris" y cuyo trabajo consistía en pasar a los observadores todos los detalles nuevos conseguidos por los servicios secretos del Ejército británico. Las primeras patrullas de 1941, por supuesto, sólo tuvieron sus propias observaciones para guiar y a finales de marzo de 1942, como Escamote, entonces comandante de la Patrulla E1, reconoció en uno de sus informes que:

"No se debe esperar un nivel de eficacia demasiado alto porque aunque todos los hombres son extraordinariamente hábiles, no han tenido un entrenamiento previo en este tipo de trabajo y no han adquirido conocimientos especiales sobre armas o vehículos acorazados."

Vieron los vehículos acorazados de mando británicos capturados y utilizados por Rommel

Un aspecto destacado de la misión de marzo de la R1 es que iba acompañada un cámara de la Unidad Cinematográfica y Fotográfica del Ejército, que estaba preparando una historia sobre el LRDG. Sus fotografías de propaganda, que así sobrevivieron como testimonio visual único de una patrulla británica en vigilancia de carreteras, interesaron al cuartel general del Octavo Ejército, que vio la posibilidad de que los observadores sirvieran cámaras fotográficas con las que captar sus observaciones. Pero esta idea no prosperó: los observadores tendrían que acorazarse

destinando a la carretera para tomar fotografías de bastante clara y eso hubiese puesto en peligro no sólo a la partida de observación avanzada, sino también a toda la operación de vigilancia de carreteras. Otra idea que se sugirió la de intervenir las líneas telefónicas que corrían a lo largo de las carreteras libias, también resultó impracticable.

La calidad de los informes de vigilancia de carreteras del LRDG mejoró sustancialmente durante el verano de 1942 y a menudo se componían de 20 páginas mecanografiadas que contenían gran cantidad de precisos detalles. El servicio secreto del Octavo Ejército pudo rápidamente provecho de aquella masa de información sin procedimientos sobre las intenciones enemigas. Cuantos detalles de los informes, tales como los recuentos diarios de vehículos acorazados y unidades logísticas enemigas, fueron recopilados en El Cairo y comunicados a Londres. Un asistente de la Patrulla T2 el 14 de marzo también ayudó a resolver un dilema entre la Oficina de Guerra y el cuartel general del Octavo Ejército, quienes tenían puntos de vista divergentes en torno a la interpretación de los mensajes en Egipto referentes a efectivos acorazados del enemigo. El servicio secreto de las Fuerzas del Oriente Medio (MEF) recibió también informes sobre muchos e importantes desarrollos técnicos observados por las patrullas del LRDG. Por ejemplo, informaron sobre la aparición de catenetas de mayor longitud en los camiones de combate PzKpfw III que precedían la 1.ª Brigada del PzKpfw III con la pista W/60, y se probó que en dos ocasiones vieron los vehículos acorazados de mando británicos



OPERACIONES "GREEN ROOM"

Con el nombre clave de "Green Room", las operaciones de acción directa del Grupo de Largo Alcance del Desierto empezaron el 8 de mayo y terminaron el 27 de julio de 1943. Durante este período, el LRDG destruyó material enemigo que incluyó dos carros de combate medio italianos Carro Armato M 13/40 y sus transportes, más 10 camiones, tres remolques, una motocicleta Guzzi y un transporte de tropas sin identificar. Participaron en las operaciones tres patrullas, incluyendo una italiana, 35 soldados y suboficiales y 31 camiones Chevrolet de 30 toneladas.

La logística de estas incursiones lejeras en el desierto era muy compleja y las operaciones "Green Room" se vieron obstaculizadas por las dificultades. Hubo que abortar una patrulla cuando una tanda de neumáticos defectuosos se sobrecalentó y reventó, y la última salida ofensiva hubo de ser abandonada.

prematamente cuando el combustible empezó a agotarse demasiado deprisa y la radio no le de la patrulla no pudo monitorear adecuadamente en campaña. Hubo también serias operaciones. Por ejemplo, a fin de acortar el efecto psicológico de las incursiones sobre el enemigo, dos patrullas partieron para llevar a cabo ataques anónimos de acción retardada contra los camiones, es los que contenían introducción cargas explosivas que explotaban poco a poco de modo fortuito. Desgraciadamente, los esfuerzos de las patrullas se vieron frustrados por los altos niveles de los camiones y el hábito, nada lógico, de los conductores italianos de "pisar a fondo" cuando veían "trabajadores" empujados en medio de la noche. Sin embargo, las misiones "dispara y corre" del LRDG, combinadas con los ataques casados por la Brigada del Servicio Aéreo Especial, preocuparon seriamente a las unidades del Eje y los obligaron a aumentar las medidas de seguridad en la retaguardia y reducir los transportes nocturnos sin escolta.

Abajo: Un camión Chevrolet 1930 x 3 de 30 toneladas de la Patrulla 2 del Escuadrón de Largo Alcance Indio, armado con dos ametralladoras Bren y una Vickers de 7.7 mm.



Cartley/IWM

capturados y utilizados por Rommel. Las patrullas tenían instrucciones de informar sobre todo.

A fin de llevar a cabo misiones de vigilancia de carreteras, las patrullas del LRDG cruzaron algunas de las regiones más calurosas y áridas, apenas transitadas, del Desierto Occidental. La aparente facilidad con que lo llevaron a cabo suele ocultar el hecho de que los miembros hubieran sido imposibles sin la excepcional dureza, firmeza y seguridad de estos hombres, sin las que la logística y planificación hubieran quedado en nada.

Uno de ellos fue George Garven, un hombre realmente formidable. El 31 de diciembre de 1941 era un soldado de primera en un grupo de nueve hombres de la T4, desplegada el 31 de diciembre a raíz de un ataque aéreo cerca del Aroc de Mármol. Jack Lewis, uno de los miembros fundadores del Desplazamiento L, murió en ese incidente. Los supervivientes dirigidos por Garven y con sólo 53 litros de agua, nueve galletas, una ración de chocolate de emergencia para un hombre, una brújula y un mapa, caminaron los 300 km de vuelta a Gialo.

El 27 de enero de 1943, Garven participó en una vigilancia de carreteras tras las líneas enemigas en Libia. Informó del siguiente hecho, uno de los tres incidentes menores vividos por los puestos de observación avanzados de control de carreteras:

Un compañero del soldado R.J. Morgan, más del campamento tenía para observar la carretera, a la que llegamos a las 03.00 horas. La posición que adopté estaba aproximadamente a 150 a 200 m de la pista de El Agheila a Noflia. Unos camiones pasaron, en dirección este un hora después, aparentemente, dejando a unos hombres a los que no podía ver pero sí oír cómo trabajaban.

A las 11.00 horas entró en escena una gran fila de camiones con árabes acompañándolos. Estos se acercaron hablando con nosotros y después se retiraron unos 100 m para conversar. A las 12.00 horas, un árabe que posiblemente estaba en aquel grupo se acercó de nuevo y conversamos... Después de algunos minutos se dirigió a la carretera, en donde, para entonces, se habían detenido un camión y un remolque. Pareció subir a la parte trasera del camión acompañado por un italiano y señaló en dirección a nosotros.

Teniendo haber sido declarados y que nos capturaron el poco tiempo, destruimos todas las señales de identificación, incluido el censo de carreteras, señalamos una dirección falsa en la brújula y nos retiramos. Todo quedó maravillosamente tranquilo has-

ta las 16.00 horas, cuando el tráfico en ambas direcciones se interrumpió. No sucedió nada de importancia hasta las 17.00 horas, cuando pasaron 27 transportes con carros de combate alemanes PzKpfw II en dirección este-oeste. Entonces, los camiones que se dirigían hacia el oeste empezaron a detenerse cerca de nosotros, aparentemente para una parada nocturna. Convencido de que la posición que yo ocupaba formaba parte del terreno del campamento, decidí arriesgarme a salir para avisar a la patrulla, esperando que nos tramasen por traidores.

No nos pusimos nunca en guardia con los capotes del revés para que quedase a la vista el fondo interior de piel de camello, y nos levantamos y marchamos en la dirección de once camellos.

Fuimos vistos por algunos soldados que, sin embargo, no adoptaron ninguna acción contra nosotros. Caminamos unos cinco kilómetros en la dirección equivocada antes de volver en dirección a nuestro campamento base, a donde llegamos a las 19.30 horas y alertamos a nuestro jefe de patrulla sobre lo que sucedió.

"El camión que iba delante se levantó en el aire por lo menos metro y medio. Pensamos que había pisado una mina"

La patrulla abandonó entonces su posición y se desplazó a un lugar alternativo situado a 85 km, instalando de nuevo su puesto de observación avanzada y manteniendo la vigilancia a una distancia de cuatro kilómetros y medio.

Bill Joyner, que sirvió en la Patrulla S1 como mecánico, vivió una experiencia poco usual.

Mi función como mecánico de la patrulla consistía en que las ruedas no dejaran de girar, aunque también debía servir una ametralladora Vickers de 13.7 mm. Al salir de Sawa -con destino a Beagat- para realizar una vigilancia de carreteras -el camión del mecánico viajaba en la cola del convoy para atender a los vehículos que pudiesen averiarse. De repente, el camión que iba delante se levantó en el aire por lo menos metro y medio. Al principio pensamos que había pisado una mina. Nos echamos a un lado. Sus buques estaban asustados, algo tardados y sorprendidos. ¿Qué ha pasado?, pregunté. El conductor dijo que creía que había tropezado con una roca. Me tumbé para ver si había dañado el escape y descubrí que la



Arriba: George Caryen (centro), que dirigió un grupo en una marcha a pie de más de 300 km desde el Arco de Mármol hasta la base del LRDG en Gialo después de que la estación enemiga hubiese desperdiciado a la patrulla. **Abajo, izquierda:** La Patrulla Y del capitán David Lloyd Owen hace una pausa para obtener información de un grupo de nómadas en el desierto. **Abajo, derecha:** Miembros de la Patrulla T revisan el motor del Chevrolet Y9.

Cabo "Nobby" Hall, Patrulla Y del Grupo de Large Alcañes del Desierto, 1942

El cabo segundo Hall lleva una camisa de manga y pantalones cortos caqui, con una gorrilla de algodón y calcetines del mismo color. Sus zapatos, fallos de cordones, son de origen civil. Los anteojos son los que se distribuían a los conductores y los llevaban como precaución contra la arena levantada por el viento.



Lloyd Owen/WWA



Lloyd Owen/WWA

caja de cambio giraba sobre Cuando llegó el patrón de la patrulla para ver qué iba mal, pude ver que la caja de cambio estaba rota, y que no podíamos viajar ni 30 km antes de que se parara, pese a un bloque.

Tiramos los 30 km, nos demoramos ochenta minutos, tomamos algo de estibado y nos pusimos a dormir. A la mañana siguiente, justo antes del amanecer, al mediodía y a la noche un beduino que conducía su rebaño de cameros y cabras. Desperté a mi compañero, que sabía hablar árabe; le dije que le pidiera al árabe algunas plantas a cambio de té y harina. Por supuesto, conseguimos nuestras plantas. Quéte la parte superior de la caja de cambio y la fricte con las pieles. Esto nos permitió continuar nuestro viaje y recorrimos casi 1.450 km hasta resguardar por fin la caja en la base.

Bill Johnson es un ejemplo característico de esos hombres duros, llenos de inventiva y de torpeza que formaron la espina dorsal del LRDG. Los oficiales tenían otras responsabilidades: Ralph Bagnold, las encontró en un escrito girado a su sucesor, Guy Prendergast el 18 de julio de 1941. Decía así:

"El comandante del LRDG es el oficial responsable de la cantidad y calidad de la información suministrada y también de la velocidad con que ésta llega a quienes la necesitan.

"Por ello, hará todo lo posible para instruir a sus oficiales en la observación, la información y la cartografía, y se asegurará de que el LRDG sea siempre un buen recolector de datos."

Prendergast y sus hombres cumplieron satisfactoriamente la clara y explícita directriz de Bagnold, lo que se refleja en una nota del Director de Información Militar dirigida al Director de Operaciones Militares en el cuartel general del Octavo Ejército, el 14 de diciembre de 1942:

"La vigilancia de carreteras del LRDG es la única fuente de información veraz en este campo específico. No sólo el nivel de precisión es excepcionalmente alto, sino que las patrullas están familiarizadas con las últimas novedades de vehículos y equipos enemigos.

"Durante los períodos de retirada y refuerzo del enemigo, la vigilancia de carreteras del LRDG ha suministrado y sigue haciéndolo una base indispensable para ciertas acciones en las que el cálculo de la fuerza enemiga es esencial.

"La vigilancia de carreteras en la retaguardia de la posición de El Aghelia ha sido de una importancia excepcional, y la información que ha proporcionado, valiosísima, a pesar de las interrupciones producidas por situaciones difíciles y peligrosas. Desde el punto de vista militar, los riesgos y pérdidas que las patrullas han aceptado y siguen aceptando están más que justificados."

BIG JOHN



De patrulla por el Mediterráneo, el USS John F. Kennedy sirve de base operacional de una de las formidables alas aéreas embarcadas de la Armada norteamericana. Día y noche, el JFK permanece listo para lanzar sus aviones al combate.



Abajo: Con el ala en fecha mínima para conseguir la máxima sustentación, un F-14 Tomcat del escuadrón "Swordsmen" se dispone a despegar. Arriba, aviones tequilero: El USS John F. Kennedy. Arriba: Dos Grumman A-6 en las catapultas de proa del "Gran Joke". Arriba, cerca: La testa del JFK, armada de antenas de radar y comunicaciones. En ella, se le sale de control de Fomación de Vuelo Primario, donde se coordinan las lanzamientos y las recuperaciones de aviones.



USS JOHN F. KENNEDY

El USS John F. Kennedy los combatió en 1966 y permanecerá en servicio hasta bien entrado el siglo XXI. Seguramente será el último portaviones con combustible fósil en servicio en la Armada

norteamericana. El "Gran John" mide 315 m de eslora y 76,1 m de manga en la cubierta de vuelo y tiene un desplazamiento de 82 000 toneladas a plena carga. La cubierta de vuelo mide 18 240 m² y está situada por encima de los sensores que la comunican con la cubierta de hangares. Cada una de las dos aparcas eléctricas pesa 30 toneladas y, si fueran usadas sin freno previo mientras el buque está conectado a un fuente de potencia en tierra, la subyugación sobrecarga de electricidad dejaría a oscuras toda una pequeña ciudad.

El JFK es capaz de transportar más de 1 150 toneladas de armamento aéreo, almacenado en 30 pabellones con una superficie total de 45 000 m², incluso para un crucero normal, el "Gran John" lleva 8 000 000 litros de combustible de aviación JP-4, 113 000 litros de Avgas y 10 300 000 litros de fuel DFPM para las turbinas de vapor que accionan sus cuatro ejes. La dotación del buque es de 150 oficiales y 1 799 suboficiales y marinos, menos que la del ala aérea es de unos 2 600. Por ello, no resulta sorprendente el hecho de que la suma de sus salarios exceda los dos millones de dólares. Por lo general, el JFK puede lanzar un avión cada 30 segundos. A su vuelta a la cubierta de vuelo, el avión puede aterrizar a una velocidad de 240 km/h y se detiene por completo en el transcurso de un segundo. Cada cable de detención tiene una fuerza de tensión de 70 000 kg y, tras una vida útil muy corta, se arroja por la borda para que no se vuelva a utilizar nunca. El John F. Kennedy está armado con tres lanzadores de misiles para misiles superficie-aire Sea Sparrow y tres cañones Phalanx de 20 mm. También dispone del sistema de comunicaciones por satélite OE-62.

Con un poderoso radar, una pareja de interceptadores F-14 Tomcat es lanzada al aire desde las catapultas de proa del USS John F. Kennedy (JFK). A los pocos segundos, el personal de cubierta vuelve al trabajo mientras el yaccho de detención de un C-17A Hawkeye hace que éste se pare por completo tras un espectacular aterrizaje. Día y noche, esta escena se repite una y otra vez, llegando a haber hasta 20 aviones patrullando a la vez los cielos del Mediterráneo. En su calidad de base flotante de la Tercera Ala Aérea Embarcada (CVW 3), el JFK tiene capacidad para lanzar ataques aéreos contra el mismo corazón del territorio enemigo. Sin embargo, son tiempos de paz y el JFK está simplemente cumpliendo su papel en la OTAN como parte de la formidable Sexta Flota norteamericana.

El USS John F. Kennedy (denominado CV61) es el último portaviones polivalente de propulsión convencional que ha entrado en servicio en la Armada norteamericana. Aun así, es capaz de unas prestaciones comparables a las de sus compatriotas de energía nuclear y puede disponer de una potencia tan fuerte como la de cualquier otro portaviones de la flota de la Marina norteamericana contemporánea. Suyo es el título de Midway, en la Segunda Guerra Mundial. Más aún, construye el hogar y el lugar de trabajo de 90 aviones y 3 000 hombres.

El medio de combate del JFK es la CVW 3, comandada por el capitán de fragata Robert E. Messer. El ala comprende nueve escuadrones, cada uno de ellos equipado para desempeñar una función especializada. Los "Swordsmen" y los "Top Hatters" (VF 32 y VF 14) forman la zona de defensa exterior del JFK. Equipados con F-14, estos escuadrones pueden interceptar misiles aéreos enemigos a 150 km de distancia con sus misiles AIM-54C Phoenix. Sus aviones también pueden disparar misiles AIM-54C Sparrow y AIM-54C Sparrow de alcance medio y corto, respectivamente. Los Grizzlies, A-6E Intruder del VA-95 y del VMA-630 constituyen la capacidad de ataque del ala aérea. Los Intruder están equipados con un sistema multimodo de ataque y reconocimiento del objetivo (TRAM) y disponen de una carga útil limitada de treinta bombas de 250 kg en racimos de seis, o bien misiles antibuque Harpoon. Durante una interrupción en espacio aéreo enemigo, los Intruder estarían precedidos o acompañados por los EA-6B Prowler del VAQ-140. El completo equipo de contramedidas electroelectrónicas (ECM) del Prowler, que incluye el sistema activo de interferencia ALQ-99, es capaz de anular la cobertura radar enemiga. La Armada norteamericana ha autorizado recientemente a los EA-6B a emplear misiles antisuero HARM. Otro escuadrón embarcado en el JFK utiliza el avión cisterna de





repite en vuelo Grumman KA-6D, que permite a los cazas y aviones de ataque del ala operar a cientos de kilómetros del portaviones.

Los Grumman E-3C Hawkeye, encontrados en el escuadrón "Seabird" (NAW-148), constituyen la capacidad de alerta temprana aerotransportada (AEW) del ala aérea. Los Hawkeye pueden seguir más de 250 objetivos simultáneamente y sus radares AN/APR-136 pueden detectar un misil a 185 km de distancia. La antena altavoz automatizada APA-171 del Hawkeye también puede localizar aviones a unos 500 km de distancia. Entre sensores están sensores dentro de un característico sistema plano rotativo dorsal, cuyos sensores pueden rotarse unos 50 cm en la parte superior del avión para que uno pueda estar en las cabinas inferiores del portaviones.

Para la guerra antisubmarina (ASW), la Tercera Flota Aérea Embarcada confía en los Lockheed S-3 Viking del escuadrón VS-32. En 1975, el JFK se convirtió en el primer portaviones que operaba con el S-3 a gran distancia de la Fuerza Operacional. El escuadrón normalmente dispone de diez Viking y está orgulloso de la función que tiene encomendada. Bap cubierta, en un momento de uno de los corredores que conduce a la sala de operaciones del VS-32 hay un pequeño cartel que reza: "Aquí empieza el país de los Vikings". Otra pantalla antisubmarina está formada por los helicópteros Sikorsky SH-3A del H-7, el escuadrón "Hero". Esta unidad también se encarga del salvamento de los tripulantes de los demás aviones pertenecientes al JFK.

Las operaciones aéreas son constantes en un portaviones en navegación, y la misión de atender las necesidades de la tripulación y el mantenimiento de los aviones en estado operacional requiere un esfuerzo enorme y equilibrado. El personal de vuelo cumple jornadas de 12 horas y cuando el piloto y el copiloto de un Tomcat comen, descansan o duermen en sus estrechos camarotes, muchos de sus colegas están en ese momento recibiendo instrucciones concienzudas a otra misión o dando novedades de una que acaban de realizar. En la cubierta de hangares, los mecánicos se ocupan de las reparaciones más importantes. No hay suficiente espacio para almacenar todos los aviones en el hangar y muchos permanecen en la cubierta de vuelo. De hecho, el espacio es un lujo del que se dispone poco a bordo del JFK. Las literas están dispuestas a tres niveles en los salones de la tripulación y las luces permanecen constantemente encendidas.

Los recién llegados al JFK son acompañados por



Entreno izquierdo, arriba: Antes de que entren en acción las catapultas de vapor, todos los hombres toman parte en la ritual Inspección FOD. Minutos después, un E-3C Hawkeye está listo para su lanzamiento (extremo izquierdo). Se necesita un gran número de hombres del personal de cubierta para mantener los aparatos listos para el combate. Mientras los mecánicos se ocupan del mantenimiento rutinario (arriba, centro), un "chequera púrpura" tira de una manguera de combustible hacia un avión que espera (superior, izquierda). Izquierda: En esta fotografía se aprecian las dimensiones del JFK.



**CAPITÁN DE
NAVIO
JOHN A.
MORIARTY**

Nacido en Providence, en Rhode Island, John Moriarty (arriba) se graduó en la Academia Naval de Massachusetts en 1960 y entró en la Armada como alférez de fragata.

Su primer crucero fue con el VA-66, a bordo del USS Enterprise. Moriarty fue después asignado al VA-45, en Cecil Field, Florida, y después asumió a la Escuela de Pilotos de Pruebas Navales de Patuxent River, Maryland. Tras su graduación, fue destinado como piloto probador a la División de Evaluaciones Tácticas del Centro de Pruebas Aeronavales. En 1968, Moriarty se unió al VA-113 y completó dos cruceros en el USS Ranger. Su siguiente destino fue con el VA-122, estacionado en Lemore, California. Tras esto, Moriarty fue destinado al USS Hancock como oficial aéreo asignado.

Moriarty fue después destinado al VA-94, a bordo del USS Coral Sea, primero como jefe de escuadrón y después como comandante del mismo. En agosto de 1980, se convirtió en segundo comandante del USS Coral Sea y tres años después fue nombrado comandante del USS Mesa. Se mantuvo en este puesto hasta enero de 1983, cuando fue transferido a la Oficina del Jefe de Operaciones Navales. Aquel mismo año tomó el mando del USS John F. Kennedy. Las condecoraciones del capitán de navío Moriarty incluyen dos Medallas de Servicio Meritorio, dos Medallas Aéreas, 18 Medallas de Vuelo/Aerique, la Cruz del Valor de Vietnam con Estrella de Bronce, y nueve Medallas de Reconocimiento de la Armada.

todo el portaaviones durante los primeros días para que se acostumbrara a la extrema distribución irregular del buque. Las pasadas son las estrechas que apenas hay suficiente espacio para que puedan pasar dos hombres en una que lado. Los corredores son de esquinas y curvas que obligan a los corredores hacer de todo punto imposible recorrer el buque en línea recta (excepto en la cubierta de vuelo). Como resultado de esta laboriosa disposición, hay un grupo de hombres a bordo del "John John" que rara vez tienen una oportunidad de salir a la cubierta de vuelo a tomar el fresco. Otros hombres son los maquinistas, una otra especie. Conocidamente apodados los "agustinos", son responsables de las gigantescas turbinas de vapor que impulsan al JFK por el agua a una velocidad de 33 nudos. Algunas veces, un tripulante puede cruzarse con un maquinista cuando este sube a la "toma de Oriskany" a ver qué pasa en el motor.

La distribución del buque es de 2.900 toneladas, más que la de los buques de 2.500. Con esta concentración de personal, el JFK se asemeja a una pequeña ciudad, está equipado con un hospital que puede tratar hasta 60 pacientes, una biblioteca, tiendas e incluso una escuela de teatro y televisión.

Si estalla un incendio, actuarán según una directriz muy simple: lo primero son los hombres

Al oficial encargado del traslado y estacionamiento de aviones en el JFK le la cubren como el Manipulador o el "Manipulator". Es responsable del Manipulador y de su personal conocer la posición exacta de cada avión a bordo del portaaviones. No le su escape en su conocimiento y cada desplazamiento se refleja inmediatamente en un modelo a escala del buque. El Manipulador y su gente no ven la cubierta de vuelo ni la del hangar, pero se mantienen en contacto con ellas mediante unos cables de radio conocidos como "trampas" a causa de la forma que proporcionan a los distintos cueros protectores.

Durante las operaciones de vuelo, la cubierta del JFK está saturada de hombres que atienden, cargan, descomponen, arman y trasladan los aviones. Sin embargo, incluso entre los que operan las opera-

ciones, las 30 m de la cubierta de vuelo se parecen radicalmente en tareas de otros "trabucos". En este nivel, el área conocida como el "Paseo F-4" los hombres forman una fila a través de la cubierta y avientan de jets a popa. Son aquellos que se trata ningún objeto extraño que pueda ser succionado por los potentes reactores de los aviones.

Hay una clara jerarquía en el personal de cubierta, en cuyo vértice superior están los jefes de la misma, vestidos con chaquetas amarillas. Reciben sus órdenes del Manipulador y nada se mueve sin su autorización. Los equipos de repostaje llevan chaquetas púrpuras. Mexicano gigantesco trabajadores que salen de 36 puntos de servicio situados en los extremos de la cubierta, estos equipos pueden retirar los aviones del ala en cuestión de minutos. Los "manejeros" pueden armar los aviones con cualquier arma, desde muelles antiaéreos Schriever y bombas guías hasta las diversas armas nucleares que están a disposición de cada ala de la fuerza operacional en la Flota Nava Norteamericana.

Cuando empiezan las operaciones del día, los "trabucos verdes" controlan el elemento predominante en la cubierta de vuelo. Estos hombres son responsables de guiar los aviones por la cubierta de vuelo y asignarlos a las catapultas de lanzamiento. Una vez más, el color desempeña una función importante en el ritual de lanzamiento, ya que cada tipo de avión tiene una barra de enganche de un color determinado que le conecta a la catapulta de vapor y tiene una resistencia que varía según el tipo de avión a lanzar. Para el F-14 Tomcat, que pesa 33.700 kg, enganchado para el combate, la longitud de la catapulta requiere es de 26 a 65 m.

En la torre de control, a 16 m por encima de la cubierta de vuelo, el Patrón Aéreo y su ayudante, el "Manipulador", coordinan las operaciones de vuelo durante los despegues y las recuperaciones. Durante el desarrollo de los complejos lanzamientos, la sala de

Above: Un F-14 Tomcat, el interceptador normalizado de la Armada norteamericana, espera ser conectado a la catapulta que lo acelerará a través de la cubierta de vuelo (superior, derecha). Extremo derecho: Un Lockheed F-3 Viking del F-3 enganchado uno de los cables de frenado de regreso al JFK.



control de Tower. Primero de Vuelo (1st/Tp) reanuda con el resto de las voces autorizadas de la multitud de receptores de radio que existen en Puerto Aéreo con la advertencia. Tanto este hombre como el segundo han sido anteriormente pilotos navales y ambos comprenden la atmósfera peculiar a que se enfrentan a las partes cuando los jets de entrenamiento y recuperación. En función principal consiste en mover y recuperar los aviones con rapidez y seguridad. El 1/A se ocupa de mover los aviones entre 30 segundos pero sin abandonar una gran coordinación y atención a las labores de seguridad. Se quiere conseguir este ritmo, tras los ejercicios, el aterrizaje de primer a la rampa y recuperación de procedimientos del avión. El Puerto Aéreo da la orden de "despegar cualquier" en dos segundos el avión habrá alcanzado los 300 km/h y sólo entonces puede el piloto iniciar la carrera de despegue.

El Puerto Aéreo también se encarga de dar la orden de despegue los aviones de combate a la cabina de mando mediante una serie de señales. Tanto que se requiere de una o el piloto que agota los segundos de radio de despegue. Después de despegar el piloto de combate debe esperar 10 segundos para despegar y dar que acelerar a fondo, realizar un giro a 90 grados y mantener el avión en posición en uno de los tres niveles de la cubierta de vuelo. Hay un hombre vestido con un traje pintado de negro. En caso de accidente en trabajo cuando un avión o cualquier tripulante que queda atrapado.



en el avión. Si están en un momento, actuará según una directiva muy simple: lo primero es el hombre, y después preocuparse por el avión.

Cuando todos los aviones ya están a salvo en el aire, la coordinación pasa al Centro de Control de Tráfico Aéreo Embarcado (CATOC) situado varias cámaras más abajo. De allí donde se coordinan los aviones durante las operaciones de vuelo. Mientras los aparatos cumplen sus tareas, todos los Tomcats, Intruders, F-14s y Hornets, informarán al CATOC la potencia combinada de los radares del F-14 y los demás buques de la Flota Operacional, ofrece al momento de la misma una completa imagen del conjunto de la situación táctica. Las órdenes operativas son transmitidas a través del Centro de Información de Combate (CIC). Este opera separadamente del CATOC, con lo que se balancean las posibilidades de conflicto entre las operaciones de vuelo y el conjunto de los de combate.

"Intentas aterrizar sobre algo que parece una máquina recreativa situada al fondo de un campo de fútbol"

Al final de cada misión de vuelo, el avión que regresa entra bajo el control del oficial de apontaje (LSO) que, junto con su personal, permanece en una pequeña plataforma situada en la popa del buque. Al igual que todos los oficiales del F-14, el LSO es un veterano piloto y está en contacto directo con el Patrón Aéreo y con el CATOC. Su trabajo consiste en asegurarse de que cada avión que se aproxima al buque entré en la senda de vuelo correcta y lo haga a la altura y la velocidad adecuadas. Una vez que el piloto ha aterrizado el dispositivo luminoso de apontaje, conocido como la "alibóndiga", el LSO asume toda la tarea. Mediante una palanca, espérica controla un menátero de luces rojas de apontaje que indica al piloto si la cubierta está libre o no. Si la senda de aproximación es satisfactoria, el LSO bajará el brazo indicando al piloto que apunte.

Cuando el avión toca el piso de acceso de la cubierta, el LSO y sus hombres se agachan: los motores de un F-14 Tomcat pueden barrer de la cubierta a un hombre incluso al ralentí. El LSO se preocupa entonces de si el avión ha "enganchado" satisfactoriamente. Los pilotos precisan apagar el tercer o cuarto cable de detención. El primero y el segundo se consideran demasiado cercanos al extremo de la cubierta, y si el piloto ha enganchado el cuarto se considera que su aproximación ha sido considerada demasiado alta. Un piloto desatendió en un apontaje nocturno.

No es demasiado divertido. Cada gramo de su energía se concentra en los últimos 10 segundos de la aproximación. Todo lo que piensa es en atrapar



Arriba: La insignia del VF-14, el escuadrón "Top Hatters". Abajo: Vestidos con camisas marrones, los jefes de misiones inspeccionan los soportes de armas durante los preparativos de una patrulla de aviones A-6 Intruder. El Intruder tiene un soporte bajo el ala y puede llevar una amplia gama de armamento nuclear y convencional. El nuclear, sin embargo, sólo se puede instalar y utilizar con la autorización del presidente norteamericano. Escaba previsto que el John F. Kennedy regresase a Norfolk, Virginia, en la primavera de 1987, después de un crucero de seis meses. A principios de 1987, sin embargo, su misión se amplió cuando una serie de secuestros en Líbano desembarcaron en el envío de la Sexta Flota a aguas de ese país.

o cable sin chocar contra algo si es necesario porque está disminuyendo cuando los cables pasan sobre algo que parece una máquina recreativa situada en el fondo de un campo de fútbol.

Cuando operan desde el F-14, los aviones de la Tercera Flota Aérea Embarcada surcan los cielos del Mediterráneo y gran parte de un espacio que supera los 3.000 km. Sólo hay una máquina de guerra que realiza las misiones del F-14 y es la de reabastecimiento de la flota. Esta función corre a cargo de los Grumman C-2A Greyhound del 34º Escuadrón de Apoyo Logístico de la Flota (VR-34), basado en la estación aeronaval de Sigüenza, en Sicilia. Varios aviones transportan equipos y personal hasta los portaviones de la Sexta Flota en navegación por el Mediterráneo. No hay máquinas a bordo del F-14, pero Sally Jedry, un piloto de Greyhound, lo visita regularmente. Cuando se le pregunta cuál es la parte más sola de la flota, él responde: "Engancha el tercer cable de detención". Es un comentario compartido por la mayoría de los pilotos a bordo del F-14. Estos pilotos llevarán normalmente dos años y 400 horas de entrenamiento antes de ser destinados a un escuadrón de la flota.

Durante el crucero más reciente del F-14, en el invierno de 1986-87, el portaviones realizó ejércitos en el Atlántico, efectuó visitas a puertos europeos y también recorrió en Italia, Israel. Llevó a cabo patrullas junto a la costa libanesa y operó en la región nortoccidental del Mediterráneo. A comienzos de 1987, como resultado de la crisis de los rehenes en Líbano, el "Gran John" permanecerá destacado con la Sexta Flota norteamericana en el Mediterráneo. La Tercera Flota Aérea Embarcada y el personal del USS John F. Kennedy esperan la señal que los llevará a la acción. Segundos después de levantar los defensores de acero refrigerados por agua para absorber la demora de gases de los motores de reacción, unos pilotos muy bien entrenados serán catapultados a los cielos, listos para asumir cualquier misión que la Armada norteamericana les encargue.



HABLAR DE LOGISTICA





REGIMIENTO LOGÍSTICO COMANDO

La 3.^a Brigada Comando de la Real Infantería de Marina tiene su propia unidad logística integrada que cubre sus necesidades. En 1982 ninguna otra formación terrestre británica dispuso de ello; un fallo que ahora, a los cinco años de la guerra de las Malvinas, se ha rectificado. Basado en Plymouth, el Regimiento Logístico Comando se compone de cinco

escuadrones: de Transporte, de Talleres, de Armamento, Médico y Cuartel General. Además, el Escuadrón Aéreo de la 3.^a Brigada Comando de la Real Infantería de Marina entra bajo el mando del regimiento a veces para fines administrativos. El Escuadrón de Talleres es responsable de la reparación de vehículos, equipos electrónicos y armas, mientras que el Escuadrón de Armamento maneja los depósitos de artículos diversos necesarios como repuestos y suministros diarios. El Escuadrón Médico es responsable de las Estaciones de Vendaje de segunda línea, a la que a veces se le puede añadir los Equipos Cirujanos de Campaña. El Escuadrón de Cuartel General junto con la Tropa de Comunicaciones, es responsable del control de las operaciones

logísticas. Los hombres que forman al regimiento son principalmente de la Real Infantería de Marina, complementados con personal con entrenamiento comando procedente del Real Cuerpo de Armamento del Ejército (RAOC), los Reales Ingenieros Electrónicos y Mecánicos (REME) y el Real Cuerpo de Transportes (RCT), además de cirujanos y auxiliares médicos de la Armada Real.

Durante la campaña de las Malvinas, los anónimos héroes del Regimiento Logístico Comando abastecieron las necesidades de dos brigadas completas.

Los ejércitos no funcionan por el solo y si quisiera se puede considerar una operación militar hasta que los encargados de la logística la hagan factible. La clave es la ciencia de hacer posible lo imposible y resulta crucial para el éxito de todas las operaciones militares. El 14 de junio de 1982, después de un conflicto que duró unos dos meses, las fuerzas argentinas en las islas Malvinas se rindieron finalmente. En el transcurso de la campaña, una unidad había trabajado incesantemente para asegurar el abastecimiento de la 3.^a Brigada Comando de la Real Infantería de Marina, dirigida por el general de brigada Julian Thompson. En la última fase de la campaña, el regimiento también abasteció a la 5.^a Brigada de Infantería. Bajo el mando del teniente coronel Ivar Hellberg, el Regimiento Logístico Comando fue el responsable de distribuir enormes cantidades de alimentos, munición y combustible a la primera línea, sin considerar el clima o las condiciones de batalla.

En las primeras horas del 1 de abril de 1982 se ordenó al Regimiento Logístico Comando de la Real Infantería de Marina regresar a Plymouth, tras haber recibido, no hacía mucho, la mayor parte de su personal entrenamiento ártico invernal en Noruega. A las 08.30 horas, la mayoría estaba de vuelta en el cuartel. Los planes de contingencia ya se habían discutido pero, hasta entonces, sólo exigían el envío de un grupo de tamaño compañía o batallón al Atlántico Sur. Al capitán Paddy George, ayudante del regimiento, se le informó de la escala de la operación "Corporate".

"Me pilló por sorpresa la orden de partida inmediata para toda la brigada. Fue un fin de semana frenético". El regimiento tenía que distribuir 14.000 toneladas de pertrechos entre 27 buques en menos de 72 horas. Por si esto fuera poco, los hombres tendrían que conocer la situación exacta de cada paquete y caja.

En todo el sur de Inglaterra, los almacenes reversionaron al Reserva de Mantenimiento de Guerra (WMR) y se aseguraron de que todos los artículos fueran cuidadosamente etiquetados. Una gigantesca flota de camiones del Cuerpo Real de Transporte y de vehículos pesados civiles requisados empezaron azonar a transportar los pertrechos a los muelles. La misma mañana de los artículos estaban ya empacados, etiquetados y cargados a bordo de las embarcaciones de la Real Flota Auxiliar (RFA) y los buques de abastecimiento logístico (LSL) al mediodía del 5 de abril. Se enviaba, era una unidad muy sencilla la que zarpó de Plymouth: eso era. Sólo la flota del suministro estaba embarcando principal-

Maj. Hugh McManis



mente a bordo del LSL, el *Sir Chisholm*, el *Sir Lancaster* y el *Sir Percival*.

En la isla Ascensión empezó realmente el trabajo; la urgencia con que había surgido la Fuerza Operacional hacía necesario una completa entibia. Era una operación gigantesca, que obligó a trabajar día y noche con embarcaciones y helicópteros. Había que colocarlos todo en los buques en el orden inverso al de su utilización en el suelo, cuyo plan empezaba a tomar forma. El teniente coronel Hellberg conocía la escala de la misión que los esperaba.

"Al principio estubo con la mitad del regimiento. Yo sé que no era suficiente, por lo que presioné al general de brigada Julian Thompson y al general Jeremy Moore para completar el regimiento y el resto pudo pasar a pasarse en el *Atlántico Sur*, a bordo del HMS *Intrepid*. El regimiento estaba completo, comenzó un desmantelamiento en la Ascensión

Maj. Hugh McManis





May Hugh McManners

laquerdia. En el aeródromo Widesawake, en Isla Ascensión, las banderas británica y neozelandesa ondean juntas en el campo de la zona de descarga de municiones y abastecimiento. Entre los argentinos. Durante la noche en Ascensión, un helicóptero Wessex trasladó perfectamente al LST Sir Percival. En una fase de la operación, era indispensable que los encargados volaran el material en el orden inverso al que tendrían que seguir al desembarco cuando la fuerza de asalto desembarcase.

y un grupo de resguarda que volvió a casa) el 21 de mayo, el día del desembarco en San Carlos. Desde Ascensión, la Fuerza Operacional zarpó hacia el mar. En el Sir Galahad, Holford emitió sus órdenes pocos días antes del desembarco. El regimiento australiano una Zona de Apoyo de Playa (ZAP) en la bahía de Ajax, bajo el mando del capitán Eddie Bach, el oficial al mando del Escuadrón de Transporte. La ZAP se mantendría al máximo de suministros mediante los LST y el resto del personal permanecería en los buques a fin de encargarse del reabastecimiento.

Con la protección de la oscuridad, la fuerza de desembarco entró en la bahía de San Carlos. Cuando las embarcaciones pasaron junto a los logrones de los proyectiles y los restos rojos de las torres procedentes de la batalla de punta de la arena, todos subieron a cubierta para contemplar. El capitán de navío George describió así la escena:

"Al principio era como un espectáculo, incluido el primer ataque aéreo argentino, el cual todos presenciábamos con curiosidad. Después de este primer ataque, el estado de ánimo general cambió al producirse el primer regreso a la realidad".

El 24 de mayo, tres días después del desembarco, tanto el Sir Galahad como el Sir Lancelot fueron dañados durante una incursión aérea argentina. Una bomba cayó en el Sir Galahad, un explosión obligando a la evacuación del buque.

Las incursiones aéreas, continuadas con el hundimiento del Atlante Conveyor, el 28 de mayo, provocó un radical cambio de planes. La totalidad del Regimiento Logístico Comanda, junto con su pieza mayor, marchó a la bahía de Ajax. El regimiento fue retirado poco después por una compañía defensiva nueva

de desde el Centro de Entrenamiento de Comando de Lympstone, y una Escuadra de blowpipe. La capacidad defensiva de la ZAP aumentó con las ametralladoras Browning de 12,7 mm cargadas con trancadoras y las ametralladoras polivalentes montadas en montañas australianas. Ahora que la mayor parte del regimiento estaba en tierra, la defensa de la ZAP la organizó el segundo al mando del regimiento, el mayor Terry Knox, uniendo a la Compañía Defensiva y a los del Escuadrón de Talleres que no participaban realmente en el reparo de equipos. El Escuadrón Médico, bajo el mando del comandante cirujano Rick Jolly, había instalado un hospital de campaña en una Alcorca de conservas olímpicas abandonadas. Para indicar que el hospital era una transición, compuso de los Bombardeos y Ajax, se puso un gran cartel en la puerta: "La Máquina Rotaverte de la Vida". Sin embargo, la Zona de Apoyo de Playa era ahora un objetivo prioritario de la Fuerza Aérea Argentina. El 27 de mayo tres Skyhawk argentinos realizaron su primer ataque deliberado contra tropas británicas.

Los aviones comenzaron su primer bombardeo en la Playa Anál, cerca del poblado de San Carlos. La segunda pasada fue dirigida a la propia bahía de Ajax. Con bombas frenadas por paracaídas de 800 kg, los Skyhawk consiguieron dos impactos directos en el hospital de campaña. Los equipos quirúrgicos se pusieron a cubierto, para después levantarse y seguir trabajando. Una tercera bomba cayó en campo abierto unos 100 m delante de un pequeño cráter de proyectil en el que se habían reagrupado el sargento coronel Holford, el mayor Terry White-Coles (CO de la 3ª Brigada Comanda) y el sargento mayor del regimiento Graham George. Dos bombas

Página 2201. Junto a un helicóptero Sea King en revisión, hombres del Regimiento Logístico Comanda desocargan una ramera de municiones de alto explosivo planeado destinada a uno de los CVR(T) FV 101 Scorpion. Esta fotografía se tomó a bordo del HMS Fearless durante la operación de asalto en Ascensión. Abajo: Un helicóptero Sea King trasladó tropas del SAS desde el HMS Hermes hacia el HMS Intrepid durante el viaje hacia las islas Malvinas. Abajo, izquierda, en mar adentro. Reabastecimiento en alta mar (BASE), en las lanchas aguas del Atlántico Sur.



NECESIDAD DE ABASTECIMIENTO

La palabra "logística" viene del griego *logistikos*, que significa "hábil en el cálculo"; el cuidado en el aprovisionamiento en el desplazamiento de las fuerzas armadas se ha convertido en algo intrínsecamente ligado al éxito o fracaso de una planificación estratégica. Eso es lo que ha habido siempre y lo que el mariscal de campo llamó "la cruz del generalato" tiene ya una larga historia. Uno de los mejores y más tempranos ejemplos de la planificación logística nos lo dio el duque de Marlborough antes de la batalla de Blenheim en 1704. En el transcurso de cinco semanas, Marlborough marchó con su ejército de 30 000 hombres desde Colonia hasta el Danubio para enfrentarse al Ejército francés. Esto fue el resultado directo de la esmerada atención que prestó Marlborough a los detalles referentes al traslado de su fuerza a través de los 480 km hasta llegar a Launshelm en buena forma y lista para combatir. Desde aquella época, los destacados logros de Marlborough se han ido adoptando a los cambios de la guerra moderna; las operaciones logísticas durante la Segunda Guerra Mundial constituyeron una buena prueba de este desarrollo. En Alemania, los "chindis" recibieron valiosísimos abastecimientos lanzados en paracaídas con los que pudieron causar grandes estragos en las líneas de comunicaciones japonesas. De modo similar, los aliados organizaron una gigantesca operación de reabastecimiento en apoyo de los ejércitos chinos del general Chiang Kai-shek. La logística también desempeñó un papel crucial en la invasión aliada de Normandía en junio de 1944. En particular, los puertos "Mulberry" garantizaron la descarga de suministros y hombres, librando así a los aliados de cargar con instalaciones portuarias. Aunque la ciencia de la logística se ha practicado desde hace mucho tiempo, el ejemplo otorgado por el Regimiento Logístico Comando durante la campaña de las Malvinas en 1982 creó nuevos precedentes para futuras operaciones militares.

sin explotar quedaron colgadas en la estructura del puesto de vendaje y después fueron retiradas por el teniente Bernie Bruin de la Armada Real, ahora sargento apodado "Bernie la Bomba".

Aquella noche, el tiempo era horrible. Se habían descargado gigantescas pilas de munición en la Zona de Playas en preparación para el futuro ataque sobre Darwin y Cerro Verde: una de ellas había explotado y estaba ardiendo a causa del ataque aéreo. La detonación provocó nuevas explosiones en cadena de los proyectiles de artillería de 105 mm en tandas muy separadas. Las explosiones continuaron esporádicamente hasta las 06.00 horas de la mañana siguiente. El capitán George describió así esta pesadilla:

Nos sentíamos muy vulnerables, rodeados por fuerzas más de munición. El trabajo y la situación eran agotadores. Nos fuimos al suelo con cada avión que pasaba, incluidos los de reconocimiento fotográfico. Éramos un blanco suspendido pero, afortunadamente, no volvimos a ser alcanzados.

Aunque las ametralladoras Browning habían resultado extremadamente eficaces para destruir a los pilotos argentinos, no todas las amenazas pasaban del enemigo. Un jugador más flojo que persiguió rondando colina abajo al reverendo David Leighton.

El regimiento había tenido muchos sucesos. A pesar de la presión del intenso bombardeo -habían sido de cinco bombas de 500 kg- aún había guerra con hombres y había cosas que contar. El énfasis de retaguardia del Comando -esto tenía mala suerte, los hombres murieron y hubo muchos heridos- al ser alcanzado de pleno el primer día de mayo.

Mientras el 1.º Paracadutista y el Comando se preparaban al orden de avanzar, el regimiento trabajaba duro. Debido a la intensidad de las incursiones de reconquistas, la mayor parte del trabajo había que hacerlo de noche. Estas incursiones, equipadas con el combate nocturno en el mar, causaban estragos en el plan logístico. Antes incluso de que empezaran las operaciones logísticas había que descargar una reserva de suministro única (DCSR) -subsistencia por tres días- a las subsecciones durante cinco días.

Simplemente no había suficientes latas para llevar combustible a los emplazamientos de misiles Rapier

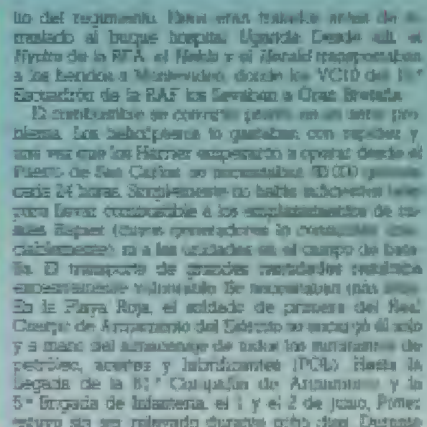
El coronel Mellberg, conocido como el "Tío Mollie" en la 1.ª Brigada Comando, mientras atendía al general de Brigada Philip Thompson y al Coronel de Ordenes (CO) junto con el oficial en jefe de artillería, el teniente coronel Mike Murray-Smith, estaban siempre junto al general de brigada.

Los chicos en jefe de la 1.ª Brigada Comando eran bonitos muy bien al uso al otro y podían hacer las cosas con realismo. Yo siempre me sentía como el aguafiestas del pueblo en el Grupo 17 del poder. Tuve que abortar mucho de los planes operacionales propuestos durante toda la guerra, y los suministros necesarios para llevarlos a cabo en cualquier período eran gigantescos en el momento y agotadores.

La mayoría de las cosas en torno a la medianoche Mellberg pasaban a bordo de una lancha ocurra y marchaba al HMS *Porpoise* cuando iba a ver a la bahía de San Carlos desde mar abierto. Eran reuniones nocturnas con el comodoro Michael Clapp, comandante de la guerra anfibia, se reunieron a fin de determinar qué tanques de sustanciosos vulnerar a San Carlos a la noche siguiente para destruir a nuestros vehículos durante cuatro horas.

El Sargento Médico de infantería en la bahía de Ajax, tras retirarse los buques anteriormente, las víctimas ya habían sido evacuadas desde las Puercas de Ajax.





Estadístico. 3.ª Brigada Comando



Hydrex®



este tiempo, trabajó incansablemente con los heridos, poniendo de vez en cuando a sus compañeros que le ayudaban cuando las fuerzas lo abandonaban, pero incluso entonces sólo él sabía cómo operar el equipo. Uno de los mayores problemas de Potter fue contener con los temerosos Contenedores de Combustible Aerotransportables (APFC) cuando la zona de aterrizaje se utilizaba para evacuación de víctimas. Los helicópteros depositaban ocasionalmente los APFC a los lados de una torre próxima al almacén de POL y después se retiraban. Las grandes esferas negras rodaban pesadamente por la tierra abajo cada vez con más velocidad hasta que Potter las atrapaba.

La batalla de Darwin y Gango Verde produjo demasiados heridos en el sistema logístico. El gasto de municiones era mucho mayor de lo esperado, especialmente en las unidades de artillería y morteros. Sin embargo, en este punto, los helicópteros ayudaron. Evacuaban a las víctimas hasta la bahía de Ajax, aterrizando junto a las rancherías y recoger su carga para llevarlos de vuelta sin retrasos.

En la bahía de Ajax, las víctimas tenían prioridad sobre todo lo demás. El capitán George describió posteriormente las oleadas de helicópteros que llegaban a la Estación Médica de Verdades (MDS) tras la tragedia de Bluff Cove el 8 de junio: 'Era igual que en MASH. A la primera señal de helicópteros todos salían corriendo hacia la MDS para ayudar a traer a aquellas personas tan terriblemente heridas'. Al tiempo que las víctimas eran trasladadas desde los helicópteros, a veces se les ponían las agujas intravenosas en los brazos a fin de devolver a su sistema el vital fluido. Se utilizaba crema Flammazine —de consistencia similar a la espuma de afeitado— para esterilizar, calmar y cicatrizar las heridas. Una vez administrada la cirugía primaria y de reanimación en bahía de Ajax, las víctimas eran llevadas al buque hospital británico Uganda con la mayor rapidez posible.

Durante el período inmediatamente posterior a Bluff Cove, hubo una enorme tensión de trabajo en el

PRISIONEROS DE GUERRA

Tras la batalla de Gango Verde, el Regimiento Logístico Comando fue informado de que 1.200 prisioneros de guerra argentinos iban camino de la bahía de Ajax. El capitán Paddy George estaba seguro de que había sido mal. Aún así, el regimiento construyó una prisión alambrada, organizó unos refugios para pasar la noche dentro de la fábrica de envases de carne y dio raciones a los POW. El capitán George describió posteriormente las escenas tras una visita de la Cruz Roja Internacional:

'No estaban muy satisfechos, pero se daban cuenta de que las condiciones de los POW eran mucho mejores que las del regimiento, que vivía fuera en estrechas trincheras.

'Yo quedé sorprendido ante las reacciones de los soldados y los infantes de marina respecto a los POW. Cuando un avión argentino era derribado durante una incursión, los hombres saltaban de alegría y después les echaban chocolatinas y bombones a los POW por encima de las alambradas.

'Parece ser que a los argentinos les habían dicho que los Boinas Verdes no llevaban prisioneros, por lo que, cuando llegaron, esperaban ser hualados. Cuando recibieron comida caliente, abrigo y chocolatinas, también empezaron a saltar de alegría'.

Abajo, derecha: Los camilleros evacuaban a las víctimas a la "Máquina de Vida" (recuadro, derecha). Tras la tragedia de Bluff Cove, se aplicó crema Flammazine para curar las heridas (recuadro, extremo, derecha) y las manos quemadas se envolvieron en bolsas de plástico para reducir la hinchazón.

Extremo superior, derecha: El comandante cirujano Rick Jolly fue inflexible en su insistencia para que los heridos argentinos recibiesen el mismo tratamiento que los británicos. Centro, arriba: Reunidos en Fox Bay, los prisioneros de guerra argentinos esperan sus órdenes. Abajo, centro: Mediante un equipo de campaña suministrado por el Regimiento Logístico Comando, los primeros auxilios podían recibir las raciones proporcionadas por sus captores. Izquierda: Una pila de municiones argentinas capturadas durante la batalla de Gango Verde.



Press Association



Maj. Hugh McManera



Maj. Hugh McManera

Escuadrón Médico. Sin embargo, el técnico de primera Stewart McKinley consiguió traer 300 unidades de sangre desde el Canberra. Era sangre donada por las tropas británicas una semana antes del desembarco, una "invencción" que muchos amortizarían posteriormente con cruces. McKinley también fue responsable de la complejidad y peligrosa labor de clasificación de tipos de sangre. No tenía un laboratorio bien equipado, solamente una mesa de dos metros en la que hizo verdaderos milagros. A pesar de ello, no hubo ni un solo error, hecho que habría sido considerado todo un récord incluso en condiciones ideales. Los equipos quirúrgicos del Escuadrón Médico no perdieron uno solo de los heridos que llegaron con vida a las mesas de la batalla de Ajax. De los 1 025 prisioneros traídos (un tercio de los cuales eran argentinos), y a los se realizaron 310 operaciones quirúrgicas de gran importancia, sólo tres hombres murieron postoperatoriamente.

La llegada de la 5.ª Brigada de Infantería a la batalla de San Carlos el 1 de junio había causado un gran problema, ya que la unidad alcanzó tierra sin un apoyo logístico coherente. Ni siquiera tenía transporte: todos los Chinook, excepto uno, se habían hundido con el Atlantic Conveyor. El Regimiento Logístico Comando recibió entonces órdenes de asumir el reabastecimiento de ambas brigadas. En el espacio de un día, los "loggers" pasaron de cuidar "sólo" a 4 700 soldados a atender a más de 9 000.

Cuando la 3.ª Brigada Comando se hubo adelantado a la zona de monte Kent, se instaló una Zona Avanzada de Mantenimiento de Brigada (FBMA) en Teal Inlet, 43 km al este del poblado de San Carlos.



Maj. Hugh McManera



Maj. Hugh McManera

Desde allí, un destacamento del Regimiento Logístico subastecía a la 3.ª Brigada Comando durante su ataque a Puerto Argentino. Se instaló un Punto de Distribución (DP) más adelante, en Estancia House. Todas las noches, los LSL navegaban junto a la costa septentrional de Isla Soledad desde San Carlos a Teal, llevando los necesarios suministros y equipos. Se trasladó una segunda FBMA al surdeste, a Fitzroy, en apoyo de la 5.ª Brigada de Infantería y se montó otro DP en Bluff Cove.

Durante la batalla final por Puerto Argentino, hubo que desplazar enormes cantidades de material, sobre todo munición de artillería. El abastecimiento diario de ambas brigadas tenía un peso de 100 500 kg y también había que llevar otros 45 000 kg de munición de mortero y otras armas de apoyo. Las baterías de artillería eran capaces de gastar la ración de cinco días en sólo una hora. Tras el éxito de los primeros ataques nocturnos, las pilas de munición dejaron de gastarse con tanta rapidez. Obedeciendo órdenes de alto mando, se vieron obligados a realizar vuelos diurnos hacia las líneas de artillería a fin de mantener el fuego constante sobre las posiciones argentinas.

Tras el cese de hostilidades del 14 de junio, la presión sobre el regimiento empezó a disminuir, por lo menos durante un tiempo. Embarcado en el transportador LSL, el regimiento viajó hasta Puerto Argentino e instaló un campamento en las oficinas de la Compañía de las Islas Malvinas. Las FBMA se retiraron pero el regimiento siguió abasteciendo a las tropas de Puerto Argentino. El capitán George describió así la escena: "Era como el telaje de una película: miles de prismos y montañas de fusiles y equipos abandonados". Con unos 11 000 prisioneros argentinos y 800 habitantes a quien mantener, el regimiento trabajó tan duro como antes.

Embarcada en el Canberra, la 3.ª Brigada Comando salió la primera. El Regimiento Logístico Comando fue el último en zarpar, tras haber participado intensamente en el desape de Puerto Argentino. Cansados y tranquilos, aliviados y pacíficos, los hombres del regimiento subieron a bordo del LSL Sir Percival y zarparon hacia el aeródromo de las Ascension.

La operación "Corporate" había resultado un éxito debido, sin duda alguna, al valor de una unidad logística integrada y al programa de entrenamientos del regimiento, así como al más difícil de los entornos: el de la batalla. El capitán Paddy George sacó sus propias conclusiones:

"No voyan a decir esto pero la logística es muy fácil técnicamente. Sería algo desde A hasta B. Los problemas son fáciles de resolver, pero luego las soluciones resultan difíciles de llevar a cabo. La escala y la cantidad producen una gran presión. Son lentas y provocan muchas complicaciones".



LOS RANGER DE DARBY

El 1.º Batallón Ranger se formó en junio de 1943 en Irlanda del Norte como versión norteamericana de los Comandos británicos. Inicialmente se pensó que tomaría parte en las operaciones comando contra la Europa ocupada por los nazis, y un pequeño contingente participó en la incursión de Dieppe en agosto de 1942. Pero los Ranger entraron en acción como batallón por primera vez bajo el liderazgo del teniente coronel William

Orlando Darby, en la operación "Torsh", la invasión norteamericana del norte de África en noviembre de 1942.

Desempeñaron un papel destacado en siguientes operaciones en Túnez y, en abril de 1943, Darby fue autorizado para ampliar los Ranger. Tras repartir a sus experimentados oficiales entre los nuevos

voluntarios, en junio ya había formado tres batallones Ranger: el 1.º, el 3.º y el 4.º. Aunque carecían de un mando centralizado, los tres batallones eran conocidos como los Ranger de Darby y con frecuencia combatían juntos, destacando el desembarco de Gela, en Sicilia, el paso de Chiusa, cerca de Salerno, en noviembre de 1943, y la línea de Inverno al norte de Nápoles en octubre y noviembre del mismo año.

En diciembre, los tres batallones entraron por fin bajo el mando unificado de Darby como Fuerza Ranger, denominación con la que constituyeron la punta de lanza en el desembarco de Anzio, en enero de 1944. El desembarco fue un éxito al principio, pero el 30 de enero, mientras avanzaban tierra adentro hacia Cassino, el 1.º y 3.º batallones Ranger fueron rodeados por una fuerza alemana superior y el 4.º Batallón no pudo abrirse paso hasta ellos para ayudar. Sólo seis de los 767 hombres escaparon a la encierción. Arriba: insignia de hombre de los Ranger norteamericanos.

RANGER DE DARBY

En febrero de 1943, el teniente coronel William Darby dirigió a los hombres del 1.º Batallón Ranger en un audaz ataque nocturno en el Paso de Sened, en Túnez.

A comienzos de febrero de 1943, el 1.º Batallón Ranger era un grupo de hombres impacientes y descontentos. Todos ellos se habían ofrecido voluntarios para los Ranger como el camino más rápido posible para el final de la guerra, donde el peligro y el miedo se veían compensados con el consuelo de la acción y las grandes batallas. Pero después de casi ocho meses de continuo entrenamiento, interrumpido sólo por un breve período de combate, estaban estancados en el Aniquilado puerto norteamericano de Arzew, con

las montañas de ciutras como único escape para sus energías, y sumergidos en una rutina aparentemente interminable de preparación para unas operaciones que nunca tenían lugar. El comandante del batallón, el teniente coronel William Orlando Darby, sabía que debía encontrar una oportunidad para que sus hombres pasaran en práctica el entrenamiento de comandos o empezaran a querer regresar a las unidades de las que habían salido el verano anterior. Almacenando, esa oportunidad se les presentó en el paso de Sened.

El Batallón Ranger había tenido su única experiencia real de combate el 7 de noviembre de 1942, durante la operación "Torsh", la invasión norteamerica-



cara del norte de África, al capturar el puerto de Arzew en un ataque audaz nocturno. Tras la operación, las fuerzas aliadas que avanzaban hacia el este habían topado en Tunes con la fuerte resistencia del Eje. El paso de Suez era una posición clave al sur de la línea del Eje para, a través de él, se deslinda la carretera de tránsito que llevaba desde el centro de Tunes hasta la localidad de Sfax. El paso estaba en manos de tropas hitleras que contaban con el apoyo de medios acorazados alemanes y unos 30 km de tierra de nadie lo separaban de las posiciones avanzadas aliadas. Darby recibió órdenes de lanzar una incursión relámpago contra este punto fuerte, con el fin de infligir un máximo de daños a hombres y material. Desde el punto de vista de Darby, el efecto moral más importante sería el producido en sus propias tropas y en el futuro de los Rangers dentro del Ejército norteamericano.

Cuando se formó el 1.º Batallón Ranger en Cambridgeshire, Irlanda del Norte, en junio de 1942, su función original consistía en ofrecer experiencia real de combate a una amplia gama de tropas norteamericanas mediante su participación en operaciones comando, las únicas que podían realizarse por entonces en Europa. Estos hombres regresarían después a sus unidades originales, donde constituirían la espina

de la operación "Torch" en marcha. Abajo, inspirados los Rangers navegan por el Mediterráneo para la primera misión operacional del Ejército norteamericano en el teatro europeo durante la Segunda Guerra Mundial. Abajo: Frente a la débil oposición de los franceses de Vichy, elementos de la fuerza angloamericana desembarcan en la costa de Arzew, en Argelia. Inferior: Tras ser ametralladora, uno de los Rangers de Darby vigila desde un emplazamiento semiocupado que domina Arzew.

dual de los veteranos soldados que reforzarían las filas de sus inexpertos colegas. Con esta idea se solicitaron voluntarios de todas las especialidades a las unidades de combate del Ejército norteamericano en Irlanda del Norte, la 14.ª División de Infantería y la 1.ª División Acorazada: artilleros, soldados, tripulantes de carros de combate, técnicos de comunicaciones e incluso personal de secciones inferiores como cocineros y sirvientes. Pero todos fueron rigurosamente seleccionados por sus cualidades de élite: tenían que ser "soldados del más alto nivel posible, totalmente entrenados" con "habilidad física natural, vigor físico, iniciativa, juicio y sentido común". Los de cualidades inferiores, que hubiesen escapado de algún modo a la selección inicial serían posteriormente descubiertos durante el entrenamiento a manos de los comandos británicos y la Armada Real, para someter al curso hacia falsa coraje, resistencia física y habilidades de combate de un nivel muy alto.

En noviembre de 1942, los Rangers eran ya, sin duda alguna, una unidad tipo comando de excelente calidad. Los jefes norteamericanos, sin embargo, tras



abandonar la idea original de utilizar a los Rangers simplemente para preparar a soldados inexpertos, se vieron obligados a utilizarlos en un nuevo y más peligroso empleo. El desembarco de Arzew dio a los hombres de Darby una oportunidad para mostrar sus posibilidades, pero a partir de entonces el Alto Mando no parecía entusiasmado con ninguna otra operación para los Rangers. Estaba claro que a la superioridad no les agradaba el concepto Ranger o no

encontraba el modo de escaparlos dentro de sus planes técnicos. Los de "arriba" habían mostrado un gran interés en las técnicas de entrenamiento de los Ranger —sus ensayos de desmontaje con resistencia, llevados a cabo con munición real, en las playas norteafricanas, constituían un espectáculo excitante— pero ninguna imaginación a la hora de aprovechar aquellas habilidades en un combate real.

Los Ranger tuvieron suerte con su comandante de batallón, Darby, quien se mantuvo al lado de sus hombres durante este difícil período. Las salvajes rutinas de entrenamiento que imponía no eran precisamente muy populares entre los soldados; uno de ellos llegó a decir: "Puede que no tengamos honores de batalla, pero cuando termine la guerra tendremos los mayores honores de entrenamiento de todo el Ejército". El entrenamiento mantenía a los hombres en la cumbre de la preparación física... y del agotamiento. La disciplina era implacable. Darby imponía unos castigos por faltas sin importancia que, en el mismo, eran todo un aprendizaje de resistencia: brujales marchas a través de abruptas y solitarias regiones o dolorosos castigos como permanecer durante horas al sol norteafricano desnudos hasta la cintura, hasta que salieran rojas en la piel. Pero también Darby se vio sometido a terribles castigos en el entrenamiento que su dura actitud ganó para él el respeto y la admiración, además del miedo: muchos Ranger admitieron temer más a Darby que al enemigo.

Las noticias de la planada incurrida en el paso de Sened se recibieron en las filas con alivio y entusiasmo, con el característico cinismo del veterano y la tensión nerviosa previa a la batalla. El 7 de febrero, los Ranger fueron transportados al cuartel general del II Cuerpo de Tabessa, Túnez, y después fueron llevados en camiones a Gafsa, el extremo más meridional de la línea aliada. Al día siguiente de su llegada a este oasis, los Ranger recibieron las instrucciones de su misión. Tres de las siete compañías del batallón —las Compañías A, E y F— iban a llevar a cabo la incursión. En primer lugar serían llevados a un puesto exterior francés, a 36 km de Gafsa. A la noche siguiente, atravesarían el desierto y la región montañosa hasta una posición situada cerca del paso de Sened. Allí permanecerían ocultos durante el día, listos para iniciar su asalto en cuanto amaneciera. Tras llegar a los puntos fuertes en sintonía de los

terrestres aliados, los Ranger tendrían que resistir se al amanecer o sus posibilidades de supervivencia serían mínimas. El viaje de vuelta a sus propias líneas era en potencia la parte más peligrosa de la empresa.

Era una misión a medida para los Ranger. Durante las semanas previas a la operación, habían ensayado repetidamente ataques nocturnos, llevando una existencia prácticamente nocturna. Darby había desarrollado un método propio para manejar en la completa oscuridad, mediante un sistema de linternas sordas para coordinar los movimientos de las compañías entrecasadas en un asalto. Ahora llegaba la oportunidad de ver cómo funcionaba en la práctica.

Darby y su oficial ejecutivo, el mayor Hermann W. Dammer, ya habían estudiado el objetivo y ahora esperaban a las tres compañías de asalto en el punto exterior francés. A las 21.30 horas del 10 de febrero de 1943, las compañías movilizaron en los cuarteles en Gafsa y partieron para unirse a sus comandantes. Los Ranger fueron preparados para un despliegue completamente silencioso. Además de sus armas, cada hombre llevaba un paquete de comida, una cantimplora de agua y una esterilla de camping. Precidieron de objetos reglamentarios tales como las tallas, que podían alertar con su sonido al enemigo, y todas las piezas de cuero potencialmente ruidosas fueron reemplazadas cuidadosamente. Se ennegrecieron los rostros bajo sus gorras —no llevaban cascos— y se apuñalaron unos junto a otros para darse calor en medio de la helada noche del desierto mientras las camiones se encaminaban hacia su destino.

El enemigo no se apercebó de la presencia de los Ranger en las elevaciones de terreno que había sobre ellos

A los pocos minutos de bajar de los camiones en el puesto francés, las compañías formaron y partieron: una columna de 180 hombres seguía a Darby en medio de la densa oscuridad del djebel. Darby impuso un ritmo frenético y ninguno de los hombres podía dejar de tocar a su compañero más de un instante o corría el riesgo de perderse definitivamente en la noche. Conforme se hacía más difícil la marcha, a través de pequeñas quebradas y desfiladeros, los Ranger que se retrasaron por el difícil terreno, corrían hacia la columna con sus pistolas a punto de estallar en aquel estrechado aire montañoso. La columna cubrió 80 km hasta el alba.

Cuando amaneció, los Ranger llegaron a su primer objetivo, una gran depresión entre dos cimas montañosas. Allí iban a pasar las peligrosas horas diurnas, a diez kilómetros del paso de Sened. Se sabía que la aviación de reconocimiento alemana patrullaba la zona, así que los Ranger hubieron de mezclarse con

Abejo: Con los fusiles preparados, una pareja de Ranger de Darby patrullaban apostados en los tejados de Azzew, a la casa de "pacos". El Ranger de la derecha ha dibujado sobre la parte trasera de su casco la conocida silueta del personaje "El Santo".



ocurrieron sus vivas. Cada hombre se instaló bajo su esterilla entre tajantes rocas, protegiéndose así de la vista del enemigo y del calor del sol. No se permitió ni un movimiento. Exhaustos por el esfuerzo de la noche anterior, los Ranger dormitaron durante el día lo mejor que pudieron, mientras que Darby y otros oficiales vigilaban los dos kilómetros de llanura que les separaba de las posiciones italianas que defendían el paso. En cuatro ocasiones Darby avisó patrullas blindadas alemanas moviéndose por la llanura mientras levantaban una espesa nube de polvo. Pero el enemigo ignoró por completo a los Ranger situados en las crestas cercanas.

Al amanecer, la sección de listeros Ranger se reunió para las instrucciones finales dadas por el capitán Roy A. Murray, un veterano de la fallida incursión de Dieppe, el verano anterior. El señaló las tres columnas que había delante del paso de Suro, donde estaban situados los puntos fuertes italianos. Con la protección de la oscuridad, los Ranger cruzarían la llanura en una columna y se aporrearían a unos dos kilómetros del enemigo. Las tres compañías se seguirían entor-

ces: la Compañía A por el flanco izquierdo, la B por el centro y la Compañía F por la derecha. Avanzarían en completo silencio hasta que estuviesen encima del enemigo antes de abrir fuego. Se capturaría un máximo de 10 prisioneros. Se suponía que los italianos eran soldados expertos y que estaban bien preparados en posiciones bien preparadas, con la ayuda de aviatralladoras y cañones. Sólo el elemento sorpresa y el alto nivel de preparación de los Ranger en el combate nocturno les daría una ventaja decisiva.

Cuando anocheció, los Ranger se pintaron de negro el rostro y las manos con una mezcla de tierra y saliva y bajaron hacia la llanura. Se detuvieron y esperaron a que saliese la luna antes de avanzar más. A las 01.00 horas la oscuridad era completa y sólo entonces, siguiendo las indicaciones de sus tripulantes, las columnas se desplazaron silenciosamente a través de aquel terreno sembrado de granjeros. Al cabo de media hora, se dio el aviso, en murmullos, de "patrulla enemiga". Los Ranger se detuvieron, ocultos en la densa oscuridad, hasta que de nuevo se pasó la voz

ENTRENAMIENTO RANGER

Los Ranger se formaron como una institución consciente de los Comandos británicos y fueron todos los encargados de su entrenamiento inicial.

En julio de 1942, en Achinacarry, Escocia, los Comandos introdujeron a los Ranger de lleno en los ejercicios y capacidades de una fuerza especial:

- marchas forzadas,
- alpinismo, carreras de obstáculos, desembarcos en botes hinchables, el empleo de cañones firm, granadas, navajas y bayonetas, y técnicas de acoso. Se simuló situación real en muchos de los ejercicios y el proceso fue

entrenamiento duro incluso para voluntarios tan cuidadosamente

seleccionados. Al final del curso Comando, un Ranger había muerto ahogado, tres habían sido heridos —dos por balas y uno por fragmento de granada— y unos 40 sufrieron

terceros. Los Ranger pasaron entonces a la Armada Real para un entrenamiento de asalto anfibio de un mes de

duración cerca de Argyll, a lo que siguió otro mes en Dundee, dedicado principalmente a ataques contra fortines y demás puntos fuertes. Una vez

concluida la naturaleza de la primera misión de combate de los Ranger —un asalto nocturno en el puerto de Arzew— fueron enviadas a practicar desembarcos nocturnos con resistencia al

lago Linshe. Para cuando entraron en acción, los Ranger habían pasado al entrenamiento más duro posible y la costumbre de mantener un nivel de adiestramiento tan igual al

combate real se mantuvo durante el periodo de los Ranger en África. Sin embargo durante la

campaña italiana, el nombrado combate y las numerosas pérdidas hicieron necesario reclutar a muchos

individuos que habían recibido poca o ninguna instrucción comando y al

bajo en el nivel militar de la unidad bien pudo haber sido decisivo en la

destrucción de los Ranger de Darby en Cierna, en enero de 1944.



TENIENTE CORONEL WILLIAM DARBY

William Orlando Darby nació el 8 de febrero de 1911 en Fort Smith, Arkansas. Tras graduarse en West Point en 1933, se unió a la artillería de campaña como subteniente y siguió siendo oficial de artillería hasta que los Estados Unidos entró en la Segunda Guerra Mundial. En enero de 1942, Darby pasó a la 34.ª División de Infantería como ayuda de campo del comandante divisional, cargo con el que fue enviado a Irlanda del Norte como parte de la primera oleada de fuerzas norteamericanas a Gran Bretaña. En junio de 1942 se le seleccionó para formar el Batallón Ranger. Frente a esto, la elección de Darby fue sorprendente: un oficial de artillería orgánico de su formación tradicional en West Point. Pero él era agresivo, autoconfiante y arrojado, un líder nato que estimulaba con su ejemplo personal. Durante las campañas de África, Sicilia e Italia, Darby sólo siguió oficialmente comandante del 1.º Batallón Ranger, con el rango de teniente coronel, a pesar de haber creado el 3.º y 4.º Batallones y haber dirigido con frecuencia batallas mucho mayores. En diciembre de 1943, ascendió finalmente a coronel al mando de la Primera Ranger, compuesta por el 1.º, 3.º y 4.º Batallones Ranger, para la operación de Anzio. El desembarco de Salerno el 20 de enero de 1944 destruyó prácticamente a los Ranger de Darby. Tras marchar brevemente al 179.º Regimiento de Infantería, en abril de 1944 enviaron a Darby de vuelta a Washington para unirse a la División de Operaciones del Departamento de Guerra del Estado Mayor General. Pero, irritado por haber sido retirado de la acción, se abrió paso en abril de 1945 hasta el puesto de comandante adjunto de la 10.ª División de Montaña, en el frente italiano. El 30 de abril, con la guerra a punto de finalizar, murió a causa de un proyectil de artillería derivado. Al mes siguiente, Darby fue ascendido a título póstumo al rango de general de brigada.

de que el invisible enemigo había sido silenciosamente neutralizado por la navaja de un explorador.

A las 08.00 horas llegó la orden de que se destruyese la columna de formación de asalto. Aquella era una maniobra que los Ranger habían practicado conscientemente durante las entrenamientos. El sistema desarrollado por el batallón para entrar la ciudad y mantener el mando bien organizado en la oscuridad implicaba el uso de lámparas eléctricas rojas y verdes, parcialmente tapadas para reducir su brillo. Cada jefe de sección llevaba una luz verde encendida hacia atrás, en dirección a sus hombres, guiándolos a través de la oscuridad. El comandante de compañía, situado en la retaguardia, seguía los movimientos de sus pelotones observando estas luces y él, a su vez, llevaba una luz roja con la que indicaba su propia posición al cuartel general de Darby. Darby daría las órdenes por radio para corregir la línea de avances de las compañías por si se separaban o se acercaban demasiado. La tan ensayada maniobra funcionó a la perfección aquella noche y los Ranger avanzaron en perfecta formación hacia el enemigo, atacando un frente de casi un kilómetro.

Comenzaron hacia a una 300 m del enemigo cuando fueron avistados. Un instante después, la primera ametralladora abrió una línea constante a través de la oscuridad y otra docena de ellas se le unió casi inmediatamente. De izquierda a derecha, también entro en acción el cañón italiano de 47 mm, cuyos proyectiles levantaron una lluvia de granujas y torcas sobre los Ranger que se habían decidido por la lateral. Con órdenes de resistir el fuego, los Ranger se acercaron hacia adelante bajo el silencio de proyectiles. El jefe de escuadra James Albert describió así aquellos desesperados momentos:

Me sentí perdido. No había raras tras las que ocultarse. No tenían cascos que nos dieran la ilusión de estar protegidos. No había nada entre el cuerpo de uno y el otro y nuestras serpenteantes piernas... Empujé mi fusil y me deslicé hacia el interior de fuego que cruzaba sobre nuestras cabezas igual que una antorcha encendida. Yo podía escuchar el ruido de la oscuridad detrás mío jadeando y respirando. Podía escuchar el silencio de las voces italianas más adelante y sus silbidos, gritos de triunfo. Y también podía oír algún, ocasional, grito de dolor cuando alguno de nuestros hombres era alcanzado.

Hubo un silencio momentáneo para los Ranger cuando llegaron a la última pendiente que daba a la línea defensiva exterior del enemigo, pero estaba en descomposición. Se prepararon apresuradamente para el asalto y al grito de mando lanzaron granadas contra las posiciones enemigas inmediatamente, los Ranger apuraron de pie y corrieron, desperdiciando su subfusil Thompson desde la ladera contra los aldis (los ametralladores italianos). La primera línea defensiva fue rápidamente neutralizada, así que la velocidad

del ataque dio la menor oportunidad a los defensores. Mientras tanto, los miembros de los Ranger tenían abierto fuego concentrándose en el aparcamiento de los vehículos enemigos, muy alejado de la zona de escape de su propio bando.

Después de los defectos italianos, los Ranger identificaron los cascos de resistencia mediante los agujeros de las armas en la oscuridad y los eliminaron. Más pelotones tras los cañones de 47 mm, cuyos proyectiles silbaban en la oscuridad igual que una náutica de tren.

La mayor parte de la acción era ahora cuerpo a cuerpo al abrumar los Ranger sobre las trincheras enemigas con las bayonetas y las dagas. Albert, deslumbrado por una explosión de granada, cayó accidentalmente en una trinchera enemiga, especulándose si había a un soldado italiano en un espacio tan estrecho que ni siquiera podía colocarse el fusil para disparar. Tras un segundo de sorpresa y pánico, se acordó de la navaja (comando que llevaba en su pierna derecha).

«Casi involuntariamente solté su fusil, bajé la mano, apreté la empuñadura de mi cuchillo y, con un movimiento rápido, me lancé con todas mis fuerzas contra su enemigo... Sentí como la sangre caliente corría por mi brazo derecho mientras sacaba la daga y después la volví a clavar una y otra vez. Cuando el cuerpo se dobló y cayó al suelo, me levanté y volví».

Los Ranger apuraron sus fuerzas hasta el límite para cruzar la llanura antes de ser descubiertos

En todo el campo de batalla y con similares momentos de brutalidad, los Ranger descubrían la enorme distancia que separa la realidad de la guerra del entrenamiento, por muy duro que éste sea. Llevados por el fiero ímpetu de su propio ataque, marcharon despiadadamente hasta que cesó la resistencia enemiga. Sólo entonces recuperaron los hombres el control y la compostura para capturar prisioneros y atender a sus propias heridas. Se colocaron cargas en el cañón italiano y se las detonó para completar así su destrucción.

Quedaban dos horas y media para el amanecer y Darby organizó rápidamente la retirada. La mayoría de los Ranger regresaron a toda velocidad al punto francés dirigido por el mayor Dannew y desde allí, unas columnas los llevarían de vuelta a Gela. Darby dirigió una segunda columna, compuesta por heridos, prisioneros italianos y voluntarios que los ayudaron y escoltaron. Esta segunda columna avanzaría necesariamente con más lentitud y podría no llegar al



puero francés antes del amanecer. Corrieran un enorme riesgo de ser interceptados.

Algunos de los 18 bandos podían caminar pero otros como el cabo Garland S. Ladd que había perdido el pie izquierdo hasta el talón, tenían que ser llevados en camillas improvisadas con fusiles y sillas. Se necesitaba de cuatro o seis hombres para llevar cada camilla y sin así no era fácil. Todas las acciones de agua que quedaban fueron ofrecidas a los bandos, por lo que el resto tenía que hacer, no sólo contra el abrupto terreno montañoso y sus casacas, sino también contra una así atrozidad. Y así habían de cubrir 30 kilómetros.

Darby recorrió la columna arriba y abajo, buscando a los hombres y cumpliendo sus tareas de camillero. En un momento determinado, la camilla en que iba el cabo Ladd empezó a escorriarse amenazando con tirar al suelo al herido. El sargento que lo sujetaba por

Abajo, izquierda: Parcialmente cubiertos por una protectora contra de humo, los Ranger, armados con fusiles M1 y el automático Browning (BAR), practican sus ejercicios de arribo. Bajo estas líneas, izquierda: El teniente coronel William Darby comenta las vicisitudes con un oficial desde el asiento de su motocicleta. Después del norte de África, Darby presó servicios en Sicilia e Italia antes de encontrarse con la muerte en acción. Abajo, derecha: Un sargento Ranger se prepara para el combate afilando su bayoneta.

detrás golpeó la espalda del que iba, delante suyo y le dijo en términos muy bruscos que fuese más despacio. Cuando el hombre volvió la cabeza, el sargento descubrió que era Darby. 'Lo siento', dijo Darby, 'pero tenemos que seguir'. Y lo hicieron. Al amanecer la columna había recorrido 22 km a través de las montañas, ocho kilómetros de Gafsa descendieron, los separaba de su meta. Sus empujados rostros mostraban los sudores abrasantes por el calor y los Ranger apuraron sus fuerzas al límite para cruzar la llanura antes de ser descubiertos. Por fin encontraron una unidad de vehículos blindados británicos que llegaba para cubrir la última etapa de su retirada. Dos horas después del amanecer, los ochenta Ranger dormaban la siesta y el pan que les habían entregado en el puesto exterior: francés. Aquella noche, llegaron los camiones para llevarlos a Gafsa, donde fueron recibidos por una unidad de bombarderos enemigos que estuvo a punto de acabar con los hombres que habían salido vivos de toda la operación.

A la tarde siguiente, asados y descansados, los hombres formaron para recibir las condecoraciones concedidas a nueve hombres y cuatro oficiales, incluido Darby, por su participación en la incursión. Quedó más reconfortante que las felicitaciones de sus propios comandantes fue la noticia de que la radio alemana los había apodado 'la Muerte Negra'. Al norte de su muerte y 18 heridos, los Ranger habían eliminado a unos 100 italianos, destruido seis cañones y 12 ametralladoras y capturado 11 prisioneros.



DEL DESIERTO OCCIDENTAL AL MEDITERRÁNEO

Al final de la campaña en el norte de África en 1943, las unidades del Grupo de Largo Alcance del Desierto se sometieron a una enorme reorganización para las operaciones en el escenario europeo. Las patrullas del desierto se reestructuraron en "células" de 12 hombres y, en diciembre de 1943, ya habían practicado la inserción en paracaídas, botes, jeep o mulas en cualquier parte de su área de operaciones. Las patrullas consistían ahora en un capitán o subalumno como comandante de patrulla, un sargento como segundo en el mando, dos cabos, tres encargados de comunicaciones (uno del

Real Cuerpo de Comunicaciones y dos de regimiento), un ordenanza médico, un mecánico-conductor y un soldado de servicio general. En el escenario europeo, el Grupo de Largo Alcance del Desierto tenía dos escuadrones operacionales, el A y el B, cada uno formado por ocho patrullas más una de refuerzo o patrulla de entrenamiento. Además, había un escuadrón de comunicaciones bajo el mando del cuartel general del LRDG, que proporcionaba los enlaces de comunicación entre las patrullas que trabajan tras las líneas enemigas, el propio cuartel general y las grandes formaciones para las que trabajan las patrullas. La esencia del Grupo se mantuvo en el hecho de que todos los miembros eran voluntarios que se habían unido a la formación en el grado más básico y habían ido ascendiendo gradualmente. Todos los oficiales del LRDG empezaron como comandantes de patrulla, y todos los hombres como soldados rasos.



Lloyd Owen/RWM

Tras prepararse en las montañas de Líbano, el Grupo de Largo Alcance del Desierto fue enviado con la 234.ª Brigada de Infantería británica a capturar las islas del Dodecaneso.

En enero de 1943, unos meses antes de la derrota final de las fuerzas del Eje en el norte de África, en mayo, ya se planteaba la cuestión sobre el futuro de una de las unidades aliadas más especializadas de aquella campaña: el Grupo de Largo Alcance del Desierto (LRDG). El teniente coronel Guy Prndergast, tras reunir a sus hombres para hacerles saber que su trabajo en el desierto casi había terminado, explicó que iban a disfrutar de un período de pen-

sa en Alejandría, antes de volver a encontrarse para un nuevo trabajo. Al narrar aquella reunión, el miembro del LRDG "Dad" Lawton le recuerda diciendo "Aquellos que tengan la barba como la del doctor, o incluso peor, deben afeitarse y el resto puede arreglársela y conservarla". Después de más de dos años en el caloroso, seco e inhóspito desierto, el Grupo pasó rumbo a una región totalmente diferente. El primer paso consistió en un exhaustivo curso en la Escuela de Guerra de Montaña de Líbano.





Extremo izquierdo, arriba: Miembros del LRDC hacen una pausa durante su entrenamiento de esquí en Libano. Abajo, izquierda: Los hombres de los Escuadrones A y B se acostumbraron a las alturas como alpinistas. Izquierda: El capitán David Lloyd Owen (izquierda) y "Doc" Lawson. Abajo: Una patrulla del LRDC se entrena para las operaciones en Italia.



No todos los miembros del LRDC iban a realizar el cambio. Al final de la campaña norteafricana, el gobierno neozelandés, por ejemplo, insistió en la repatriación del 1.º, 2.º y 3.º Escalones de la División Neozelandesa, de donde procedían la mayoría de los voluntarios del Escuadrón A del LRDC. Aunque muchos decidieron quedarse con la unidad, hubo que buscar nuevos reclutas para devolver el Escuadrón A su fuerza original. Se agitó también que los miembros neozelandeses del LRDC se reuniesen con su división madre para reemplazar a los hombres perdidos en El Alamein y demás combates. Sólo el repentino colapso de Italia, sumado a la urgente necesidad defensiva con comando de la Fuerza Especial, obligó a posponer su regreso.

La Escuela de Guerra de Montaña, establecida por los Escuadrones británicos y de la Commonwealth del LRDC en el verano de 1943 estaba situada a 1.900 m de altitud sobre Beirut, en medio de un magnífico

semicirculo de montañas cubiertas de nieve. Los hombres se alojaron en el Hotel Cedars, una estación de esquí en la paz, y por encima del hotel, las montañas ascendían otros 900 m. Bill Smith describió así el entrenamiento:

"Por entonces,ábamos por seguro que haríamos lo que se nos exigiese. Al mirar atrás, resulta sorprendente que consiguiésemos tanto en tan poco tiempo: ya sea en la adaptación física y psicológica a un nuevo entorno, como en el aprendizaje del manejo de tantas piezas de equipo. Pero el nivel del LRDC era, como siempre, el más alto".

Le pidieron a "Doc" Lawson que reuniese patrullas de hombres a los que les gustase la montaña y la soledad y que no tuviesen artritis ni problemas pulmonares. Se le advirtió de que incluso los que tuviesen mejor forma física necesitarían tres semanas para adaptarse a las grandes alturas y que el entrenamiento avanzaría con lentitud.

El peligro de las alturas consiste en que un esfuerzo excesivo realizado antes de la adaptación puede dilatar el corazón y también provocar una grave depresión a causa de la fangia acumulada, cuya recuperación es muy lenta. Los expertos en guerra de montaña sugirieron un periodo de entrenamiento de cinco meses... A las cuatro semanas se llevaban mochilas de 7 kg en ascensiones de cuatro horas. A las 10 semanas había subidas diarias de uno o dos días y una noche hasta 27 km con mochilas de 18 kg, prácticas en la acampada nocturna, cocina, lectura de mapas y entrenamiento de armas... El quinto y último mes lo pasamos recorriendo de 130 a 190 km con mochilas de 30 a 40 kg y practicando con aviones el lanzamiento de racines y otras necesidades".

Los escuadrones de la Luftwaffe necesitaban capturar los aeródromos de las islas y trajeron refuerzos

Durante las marchas a largas distancias en pequeñas patrullas, los hombres calcularon que se les utilizaría en operaciones clandestinas detrás de las líneas alemanas, en los Apeninos. Cuando el Escuadrón A salió de Haifa a bordo del destructor griego HHMS Queen Olga el 22 de setiembre, se confirmó por fin que su destino sería Portofino, en la isla de Lerici, en el Dodecaneso. Tras llegar, junto con otros tres destructores, al día siguiente, el escuadrón desembarcó con un destacamento del Servicio Especial de Embarcaciones (SES), durante una incursión aérea. Como el puerto sufrió daños, el escuadrón desembarcó rápidamente su equipo y lo llevó a la bahía de Alinda, en el lado oriental de la isla. Tres días después, el Queen Olga y otro destructor, el HMS Intrepid, fueron hundidos mientras estaban aún en el puerto.

La situación en la que había entrado el LRDC era crítica. Inmediatamente después de anunciarse la capitulación italiana el 8 de setiembre, los alemanes, actuando con increíble velocidad, asumieron el control de un "Anillo de Hierro" formado por cuatro importantes islas del Mediterráneo oriental: Cerigo, Creta, Egiptoponto y Rodas. Los escuadrones de la Luftwaffe capturaban con rapidez los aeródromos de las islas y los refuerzos llegaban en convoyes de

ANILLO DE HIERRO

Lloyd Owen/WWA



transportes de tropas. Solo las más pequeñas seguían siendo disponibles para provecho aliado y, así se llegó a esperar de conservar algunas de ellas, el LRDG y el SBS habían sido enviados a Lerma. La defensa sería en era precisamente la función para la que se les había entrenado pero por lo menos según observó uno de sus miembros "seguramente habría una compañía que durante la vigilancia de carreteras".

La pequeña fuerza británica destinada a la defensa del Dodocanoso se unió poco después a las unidades avanzadas. Casi 5000 hombres de la 234ª Brigada de Infantería llegaron con equipaje y municiones. Al final, algunos se quedaron en Cuicatlan, unos 2000 fueron distribuidos entre Lerma y Samos y una compañía del 11.º Batallón Paracadistas con hombres del Regimiento de la RAF saltaron en paracaídas sobre Cos. A fin de dejar espacio para la llegada de tropas británicas, los Escuadrones A y B del LRDG se trasladaron a la pequeña isla de Calvo.

Arriba: "Spud" Murphy y Jack Harris, miembros de la Patrulla Y, en Siria, antes del traslado al Egeo. Murphy fue capturado en Lerma y participó en muchos misiones de fuga.

Fotografía central: Oficiales y hombres del LRDG desembarcan en la costa de Portugal, en la isla de Lerma, en septiembre de 1943. Abajo: Una posición de radiotelegrafía, instalada por la patrulla 81 en una cima de Lerma, fue destruida por una bomba durante uno de los ataques de la Luftwaffe.

Desde Calvo, patrullas del LRDG fueron enviadas a áreas tales como Simi. Escondida e incluso Tlaxiá en busca de información de los pobladores locales sobre guardapolvos alemanes en las aldeas y para recibir una línea de información fiables directa a los buques y aviones enemigos en dirección a Alejandría. El 7 de octubre, un mensajero de la Patrulla Y atrapó a cuatro destructores a las aguas del Océano Atlántico donde aniquilaron un convoy alemán consistente en un buque de municiones, una chalupa armada y seis lanchas de desembarco con tropas depuladas a la invasión de Normandía. Solo sobrevivieron 60 soldados enemigos y Lerma quedó a salvo de ser invadida durante unas semanas más.

Pero justo antes de esta victoria, el SBS y los escuadrones del LRDG que estaban en Calvo se vieron obligados a contemplar impotentes cómo la guarnición de Cos, a solo nueve kilómetros, era reducida mediante una abrumadora fuerza invadida de granaderos paracadistas e ingenieros de asalto apoyados

A.V. Owen





Los Junkers Ju 88 y Messerschmitt Bf 109, la unidad alemana desmontando Kampfgruppe (Grupo de Combate) Mueller, había llegado el día 3 de octubre y realizó así el primero de una serie de ataques que harían del nombre del *kommando* alemán (nombre general) Friedrich Mueller uno de los más temidos del Mediterráneo oriental. En 24 horas de violentas acciones las fuerzas alemanas neutralizaron la isla Nicópolis (matando a seiscientos británicos y 2.000 italianos) y el comandante alemán, ya lo que los miembros de su estado mayor fueron enviados.

Abajo: A la sombra del destructor griego *Kardouriotis*, los hombres del LRDG preparan un ataque en el puerto de Pómpelo para el viaje a una isla vecina.

Cos: Cos es mayor alemana, la isla de Calino quedaba prácticamente indefensa. La noche del 4 de octubre, una flota de pequeñas embarcaciones llevaron a las unidades SBS y LRDG de vuelta a Leros. Para sorprender a los ataques que vendrían al amanecer, se movieron hombres y equipos rápidamente desde los muelles pero no pudieron escapar a los ataques alemanos de una artillería pesada.



LA CAMPAÑA DEL DODECANESO

En los meses siguientes a la invasión aliada de Sicilia en julio de 1943, Winston Churchill luchó duramente por conseguir los recursos necesarios para un plan denominado operación "Accolade", para librar a las islas del Dodecaneso, en el mar Egeo, de sus invasores italianos. Propuso que, desde el aeródromo y el puerto de las islas, los aliados podrían contener a las fuerzas del Eje en el Mediterráneo e incluso desviar a la aviación enemiga de la inminente invasión de la península italiana. Tras la capitulación de Italia, las islas constituirían un trampolín hacia el sudeste europeo y una base desde la que bombardear las líneas de comunicaciones alemanas y sus campos petrolíferos de Ploesti, en Rumania. Se podría intervenir en el suministro de bauxita,

cobre y otros procedentes de los Balcanes, y se abriría un camino para abastecer a Rusia a través de la ruta de los Dardanelos. El plan de Churchill no tuvo mucho apoyo de sus aliados norteamericanos, quienes consideraron el plan como perjudicial para el principal empeño aliado en Italia y también supusieron que estaba motivado por los deseos expansionistas británicos en los Balcanes. Finalmente, los británicos encontraron una brigada que llevaría a cabo un misión que necesitaba la fuerza de al menos una división. Las esperanzas iniciales de capturar Rodas se desmoronaron cuando un grupo secreto del SBS no consiguió convencer al gobernador para que resistiese una invasión alemana después del colapso italiano. La Brigada ocupó entonces Cos, Leros, Calino, Camerikio y Simi mientras enviaba patrullas a muchas islas más pequeñas.

El 1 de octubre, Hitler ordenó la recaptura de las islas del mar Egeo como parte de la defensa de Italia. Superadas en número y privadas de cobertura aérea, las guarniciones británicas de Cos y Leros fueron derrotadas, tras lo cual, las otras islas fueron evacuadas para evitar víctimas inútiles. A finales de noviembre, el Dodecaneso estaba en manos alemanas.

que duró cuatro horas y que se inició a las 05.30 horas. Se hundieron diversas embarcaciones, incluida una cañonera italiana, y se destruyeron muchas instalaciones portuarias. Las guarniciones de Leros, consistentemente ahora en un batallón de los Reales Fusileros Irlandeses, una compañía del Real West Kent, 180 hombres del SBS, 200 del LRDG y miembros del Comando 93, junto con unos 4 000 italianos, se prepararon entonces para el asalto en gran escala que tendría lugar inevitablemente.

Mientras los técnicos de comunicaciones del LRDG montaban comunicaciones improvisadas entre las baterías de artillería italiana en la isla, consistentes en casi 100 cañones pobremente emplazados, empezaron a llegar los refuerzos. El 25 de octubre, por ejemplo, llegó el 4.º de Buff después de que se hundiese por el camino el destructor que los traía, y 200 hombres del Escuadrón Sagrado griego saltaron en paracaídas sobre Samos para unirse al 2.º Batallón del Real West Kent. Leros recibió también seis cañones de 25 libras junto con jeeps y remolques, mientras que los submarinos habían llevado 13 cañones Bofors y se lanzaron en paracaídas morteros, ametralladoras, munición y equipo de radio. Sin embargo, la isla era atacada cada vez más duramente por los bombarderos, mientras que los nuevos aviones Beaufighter y Mitchell destinados a la defensa de la zona operaban casi al límite de su alcance y no había enemigo posible para las culebras de Dornier, Stuka y BF 109 que operaban desde las bases insulares y la Grecia continental.

Las embarcaciones se vararon y ocultaron una vez en tierra, y el grupo se dividió en dos patrullas

Mientras las guarniciones británicas de Leros, Samos, y un puñado de pequeñas islas del Dodecaneso se preparaban para la invasión, las cosas de Desenvolvían de tal manera que una desastrosa operación iba a convertirse en tragedia para el Grupo de Largo Alcance del Desierto. El foco de los acontecimientos estaba en la pequeña isla de Levita, unos 30 km al suroeste de Leros. Una pequeña embarcación, el Hedgehog, había recalcado allí con problemas en las máquinas y 10 prisioneros a bordo rumbo a Leros, y había sido destruida por el fuego de los cañones alemanes. La Armada Real estaba ansiosa por capturar la isla a fin de asegurar las aguas colindantes y el general de brigada Emtroous, comandante de la 234ª Brigada, ordenó al LRDG que se encargase de la misión. Pero se le denegó el tiempo necesario para llevar a cabo un reconocimiento de la isla. En contra de todas las normas militares, se iba a lanzar un ataque anfibio en una isla sin el más mínimo conocimiento de sus defensas.

Para los fines de la incursión, el LRDG organizó la "Ofensiva", un cuerpo de 49 hombres bajo el mando del capitán J.R. Olvey. En esta fuerza, 23 hombres eran neozelandeses de la Sección 2 del Escuadrón A, la mayoría de ellos de la Patrulla R2 del teniente J.M. Sutherland, y otros miembros de las Patrullas R1 y T2. Los 26 restantes procedían del Escuadrón B, incluyendo la Patrulla Y2 y parte de la S1. Ya que se desconocía la disposición de los alemanes, el plan de la operación consistía en desembarcar dos grupos en extremos opuestos de la isla, los cuales mantendrían el contacto por radio. El grupo del Escuadrón B, bajo el mando de Olvey, iba a desembarcar al suroeste y avanzaría hacia el centro de la isla; el grupo del Escuadrón A, bajo el mando de Sutherland, iba a desembarcar en la costa noreste y avanzarían hacia el este hasta que se encontraran los dos grupos. La "Ofensiva" iba a zarpas de Leros al amanecer, en dos lanchas motoras Palmite y los hombres llegarían a la



Teniente coronel Jake Easonsmith, Grupo de Largo Alcance del Desierto, Egeo 1943.

Jake Easonsmith mandó al LRDG desde octubre de 1943 hasta que fue muerto por la bala de un francotirador en Leros, en noviembre. Lleva una versión teñida del traje de batalla británico con las hombreras de teniente coronel y el cordón blanco y azul de la Cruz Militar en su pecho izquierdo. Su atuendo se completa con unos pantalones de ejercicio caqui y unas botas civiles de goma, y lleva la bolsa negra y la insignia plateada del Real Regimiento de Carros de Combate.



izquierda: Dos miembros de la Ofensa, capturados en Levita, posan junto a un soldado yugoslavo. Jim Patch (izquierda) y Ron Hill (derecha) salieron del tren que les llevaba a Alemania cuando este atravesaba Yugoslavia, y, finalmente, contactaron con los Chetnik del general Mijailovic. A través de la agencia de la Ejecutiva de Operaciones Especiales (SOE), se reunieron con el UDDG en febrero de 1945. Jim Patch es ahora secretario de la Asociación del UDDG. Extremo izquierdo: Un grupo de bombas alemanas con cables Leros mientras (abajo) otras bombas explotan en la isla durante una incursión aérea.

Royal Owen/WWA



AWA



izquierda: Fotografado cuando era joven y jefe de patrulla. Alan Redden será luego el jefe del Escuadrón B y participará en la resistencia de la navegación en las islas del Dodecaneso. Murió en combate en noviembre, en la isla de Leros. Al lado, Extremo izquierdo: El capitán John Oliver, que encabezó la fuerza "Cliforce" en Levita y todavía se encontraba en servicio aéreo, en Yugoslavia, al terminar el conflicto.

costa de Levita en dos embarcaciones de asalto a vela. Pero resultó que habían sufrido daños durante uno de los incursiones aéreas a Leros y necesitaban ser recalafateadas antes de que empezara la marea.

La noche del 21 de octubre, el destructor HMS *Dulverton* atacó Levita a un bombardeo preliminar. Al amanecer del día 22, los dos Fairmile salieron de Leros y se dirigieron a su objetivo. El grupo del Escuadrón B, al oeste, llegó a la playa a las 23.00 horas y no encontró resistencia. Las embarcaciones se ocultaron en tierra, donde el grupo se dividió en dos patrullas a fin de aproximarse al centro de la isla flanqueando a derecha e izquierda. Conseguida la primera meta sin incidentes, los hombres avanzaron hasta una estación meteorológica situada en una colina. Al encontrarla rodeada de trincheros pero vacía, el grupo instaló su radio en un edificio cercano.

La patrulla se aproximó y fue sorprendida por el fuego de dos ametralladoras alemanas

Al amanecer, dos patrullas enviadas para investigar una colina situada a 600 m al noreste se encontraron con fuego concentrado de fusiles y ametralladoras. En ese mismo momento, el cuartel general del grupo en la estación meteorológica se vio atacado a un bombardeo procedente de un montón pasado escondido en el extremo opuesto de la colina. Las patrullas recibieron órdenes de desviarse ampliamente a ambos lados para descubrir si era mejor atacar desde el flanco o la retaguardia. Una de ellas se desplazó en torno al flanco izquierdo y vio que no había modo alguno de aproximarse sin cruzar unos 400 m de campo abierto hasta las posiciones instaladas en pronunciada pendiente. Jim Patch, jefe de la patrulla, comentó:

"Entonces decidí lanzar una aproximación desde atrás, de pronto, aparecieron aviones enemigos y empezaron a abanicar toda la isla. Estos aviones consistían, por lo que pude ver, en ocho Stuka y cuatro hidroaviones biplanos. Avanzamos con mucho cuidado a fin de no ser localizados por estos aviones y, cuando nos acercábamos a la retaguardia de nuestra objetivo, se observó una columna enemiga que avanzaba en intervalos muy cortos a lo largo de un camino en dirección a mi posición en la colina, nuestro objetivo. Parecían ser unos 30 hombres. Estaban en una posición muy mala, a 200 m del enemigo, en campo abierto con maderas de vilo caídas sobre y sin taca. Los aviones enemigos ya nos habían avistado y la columna se había retirado al otro extremo del camino. Los aviones estaban sobre nosotros uno tras otro sin disparar pero volando a tres milímetros sobre nuestras ca-

Royal Owen/WWA

heces para mantenernos ocupados con su fuego esparcido mientras se cambiaba entre las rocas en rido de ametralladoras en el cerro.

La patrulla de la "Olfates" no tuvo otra opción que retirarse lentamente, observada por el enemigo y acosada por el fin de las ametralladoras. Cuando se acercaban al cuartel general del grupo y al ver a los hombres caminando tranquilamente en las cercanías de la casa, la patrulla se aproximó sin precaución, sólo para ser sorprendida por dos ametralladoras alemanas. El cuartel general del grupo del Escuadrón B y las dos patrullas eran ya prisioneros. Las pérdidas consistían en un muerto y un herido.

Los neozelandeses del grupo del Escuadrón A de la "Olfates" tuvieron un destino muy peor. Tras llegar, mareados por el fuerte oleaje al extremo oriental de Levra, tuvieron grandes problemas a la hora de bajar las embarcaciones de vela desde la lancha. Mientras se debatían en medio de una costa escarpada y rocosa tuvieron que cargar con su equipo ante una pared de acantilado incompensadamente alta, en cuya cima esperaban varias posiciones enemigas atrincheradas en las rocas. La lancha ahora permaneció en el área y los cubrió con su fuego, pero no pudo evitar que el grupo reciniese el de las ametralladoras desde atrás. Para contrarrestar los hubieron de trepar y esquivar a 12 alemanes cerca de su lugar de desembarco.

"Ocho Stuka y cuatro hidroaviones volvieron y ametrallaron en rasante nuestras posiciones"

El grupo del teniente Sutherland siguió a una patrulla avanzada a lo largo de la costa de la ensenada en donde había desembarcado, treparon por el cerro y finalmente neutralizaron las trincheras alemanas. Para entonces había dos hombres gravemente heridos por sendas explosiones de granadas de mano. Cuando amaneció, resultó evidente que las ametralladoras enemigas dominaban todas las rutas que salían del cerro y el grupo, que incluía 33 prisioneros, era demasiado pequeño para abrirse paso hasta el cuartel general alemán situado en el brazo de tierra que conectaba las dos partes principales de la isla.

En esa tesitura, Sutherland tenía que haber hablado por radio con el grupo del capitán Olvey, que ahora estaba a 500 m del cuartel general alemán. Desgraciadamente, su operador no pudo conectar con Olvey. Sutherland sólo sabía que su comandante estaba en algún lugar delante suyo, por lo que permaneció en el cerro temiendo trascorar las playas de Olvey si se movía, mientras que éste podía oír los ruidos de batalla en el cerro y aguardaba sin dudar para evitar alcanzar a alguno de los neozelandeses. Los alemanes les sacaron del dilema al concentrar el fuego sobre el grupo del Escuadrón B, rodeando sus posiciones y capturando a la mayoría de ellos, para después atacar a los neozelandeses del cerro. Ron Hill, del Escuadrón A, describió lo sucedido:

"Sobre las 8 de la mañana, despegó un hidroavión de la base y sobrevoló las posiciones del capitán Olvey y las nuestras en un reconocimiento mientras nuestro artillero le disparaba. Después, el avión desapareció hacia el oeste y, al cabo de una hora, volvieron ocho Stuka y cuatro hidroaviones que ametrallaron nuestras posiciones a baja cota. La playa del capitán Olvey también fue bombardeada. Esta cobertura aérea y el ataque duró todo el día, por lo que resultaba imposible efectuar ni un solo movimiento."

Mientras se les agotaba rápidamente el agua, los neozelandeses se vieron sometidos a un intenso bombardeo con morteros y a las 16.00 horas la infantería alemana empezó a infiltrarse en las líneas del 18DC.

La variada historia del Grupo de Largo Alcance del Desierto contiene más de un episodio extraordinario y muchos miembros terminaron la guerra con destacadas historias para contar.

Ashley Greenwood (abajo) se unió al Grupo como Comandante de patrulla en 1943 y marchó a Lerros con su grupo. Cuando los alemanes ocuparon la isla, el escape a Turquía y después volvió inmediatamente, disfrazado de paisano griego, para ayudar a los hombres que aún permanecían en Lerros. Su comandante, el teniente coronel David Lloyd Owen, dijo de su gran coraje y de cómo salvó un gran número de vidas.

culminó por bombarderos en picado Stuka. Cuando se cerró la noche, los alemanes habían hecho grandes progresos, acercándose lo suficiente para estar a los neozelandeses con granadas de firol.

Para entonces, las armas del grupo de Olvey habían quedado en silencio y los hombres estaban evidentemente muertos o habían sido capturados. Los cuarteles que habían concentrado la línea esperanzada de escape para el grupo, estaban en manos enemigas y la munición casi agotada: el teniente Sutherland decidió que continuar la resistencia sería inútil. A las 18.00 horas, un prisionero informó a los alemanes de que el grupo se rendía. Cuatro hombres que consiguieron escapar durante la noche del 24/25 de octubre. En la incursión de levita murieron unos 40 miembros del Grupo de Largo Alcance del Desierto.



¡TORA!
¡TORA!
¡TORA!





EL JUEGO DE GUERRA DEL ALMIRANTE YAMAMOTO

El ataque de Pearl Harbor fue idea del almirante Isoroku Yamamoto, comandante en jefe de la Flota Combinada japonesa (arriba). Como agregado naval de la embajada en Washington DC, Yamamoto se opuso inicialmente a la idea de atacar los Estados Unidos. Sin embargo, su escepticismo desapareció cuando el inicio de las hostilidades se reveló inevitable. Yamamoto sabía que destruir la Flota del Pacífico norteamericana nada más iniciarse las hostilidades y vio en el arma aeronaval el instrumento adecuado. Por ello ordenó a su estado mayor desarrollar planes para un ataque aéreo desde portaviones sobre Pearl Harbor. El concepto era revolucionario porque, a diferencia de la doctrina convencional de portaviones, no los consideraba una fuerza protectora para los acorazados. En lugar de ello, iban a ser desplegados como arma aérea ofensiva. En la primavera de 1941, los planes estaban listos y comenzaron a entrenarse cuatro grupos aéreos embarcados. En la bahía de Kurebama hallaron una zona que se asemeja extraordinariamente al emplazamiento de la Flota del Pacífico norteamericana. El plan fue bautizado a menudo como "juego de guerra" en el colegio de guerra naval. A comienzos de noviembre de 1941, Yamamoto dio las órdenes operacionales para el ataque, asignando a la mano los seis portaviones de la armada que se reunirieron todos por primera vez a finales de noviembre para realizar un ensayo final general antes del ataque del 7 de diciembre.

Los pilotos del arma aeronaval japonesa realizaron un devastador ataque sobre la Flota del Pacífico norteamericana, anclada en el puerto de Pearl Harbor.

El 6 de noviembre de 1941, los seis portaviones de la Primera Flota Aérea de la Armada Imperial japonesa salieron de la bahía de Tókyo, en las Islas Ryūkyū. Su objetivo era la base de la Flota del Pacífico norteamericana en Pearl Harbor, en la isla de Oahu, del grupo de las Hawái. La fuerza de ataque se había reunido en condiciones del más absoluto secreto y los portaviones y los buques que los escoltaban portaban los grupos de dos o tres para evitar cualquier sospecha de actividad hostil. Por la misma razón, su rumbo hacia las islas Hawái pasaba por una zona rara vez frecuentada por mercaderes en el Pacífico Norte. Estas precauciones, tanto a los detalles como a las necesidades de seguridad eran características de la minuciosa planificación de toda la operación. Su concepto se debía en gran parte al brillante comandante en jefe de la Flota Combinada, el almirante Isoroku Yamamoto. La ejecución real de la incursión estaba en manos del vicealmirante Chuichi Nagumo, que llevaba su bandera en el portaviones Akagi.

El ataque de Pearl Harbor fue la primera gran acción llevada a cabo por el arma aérea de la Armada Imperial japonesa. Sentaría el modelo de las batallas navales de la guerra del Pacífico, la mayoría de las cuales se entablaron a larga distancia entre los grupos aéreos de los portaviones, sin que estos estuvieran a la vista de la flota enemiga. Al igual que las armas aerotransportadas de las otras grandes potencias de la Segunda Guerra Mundial, la aviación naval japonesa había sido una especie de Cenicienta del servicio durante sus primeros años. Frente a las demás armas del servicio, se había visto obligada a luchar por sus suministros y equipos. Sin embargo, el Tratado Naval de Washington de 1922, que limitaba el número de acorazados permitidos a la Armada Imperial, hizo que la atención de sus cabezas se centrara en los portaviones como sustituto de los buques de guerra convencionales. Los primeros pilotos japoneses habían completado su entrenamiento ya en 1912, y el primer portaviones japonés, el Hoshō, fue alistado 10

años después. Durante los años veinte y treinta, los aviones navales tomaron parte en numerosas acciones navales contra las fuerzas chinas. Cuando surgió un conflicto a gran escala con China en 1937, la Armada Imperial japonesa pudo poner a prueba sus aviones, bombarderos y buques en condiciones operacionales. Así, en la época del ataque de Pearl Harbor, el arma aeronaval de Japón había estado en su fuerza a unos 3.000 aviones, de los que casi la mitad servían en unidades de primera línea.

Un agente japonés en Oahu había informado de que nueve acorazados y otros 30 buques estaban en el puerto

El grueso de los aviones navales fueron enviados a la Primera Flota Aérea. Los buques de portaviones se agruparon en divisiones, comenzando cada una en dos buques con sus grupos aéreos. La División 1 se componía del Akagi y el Kaga, la División 2 del Hiryū y el Soryu y la División 3 del Zuikaku y el Shōkaku. Los buques de la División 5 se habían unido sólo recientemente a la Primera Flota Aérea, y sus aviones no tuvieron ocasión de entrenarse al mismo nivel que sus camaradas de las otras dos divisiones. Por ello, fueron destinados a atacar los aeródromos de Oahu en lugar de los buques de guerra, blancos más difíciles. La composición del grupo aéreo de cada portaviones era bastante similar a la del Akagi, consistente en 21 cazas A6M Zero, 18 bombarderos en picado G4A Val y 27 bombarderos-torpederos B5N Kate. El nivel de entrenamiento y experiencia de los aviones era extraordinariamente alto. La mayoría de los pilotos japoneses eran marinos de guerra y se había seleccionado a unos pocos oficiales para un curso de entrenamiento intensivo para prepararlos como líderes tácticos. Al terminar los ocho meses de instrucción, los aviadores eran destinados a un grupo aéreo basado en tierra. Sólo tras completar este destino inicial y calibrar sus habilidades como por encima de la media, eran considerados aptos para unirse a los grupos de los portaviones.

La tarde del 6 de diciembre, cuando la Primera Flota Aérea se acercaba a una posición a 600 km al norte de Pearl Harbor, el vicealmirante Nagumo formó en parada a la división del Akagi en la cabecera de vuelo para izar la Bandera "Z" que el almirante





Togo había caído durante su famosa victoria frente a los rusos en Tsushima, en 1905. Una vez terminado este ritual, los portaviones alteraron su rumbo y pusieron proa al sur. Se dirigían hacia un punto situado a 360 km de su objetivo. Desde allí se lanzaría el ataque inicial con las primeras luces de la mañana siguiente. Mientras el personal de cubierta trabajaba para preparar los aviones, los pilotos, observadores y artilleros-radioparadores escuchaban las instrucciones finales para la misión que les esperaba. Cada tripulación disponía de un mapa del fondo oceánico principal de Pearl Harbor. Mediante la información más reciente, recibida de Tokyo aquel mismo día, el mapa mostraba la localización de los buques de guerra de la Armada norteamericana. Un agente japonés en Oahu había informado que nueve acorazados y otros 30 buques estaban en puerto, pero que los portaviones norteamericanos no estaban presentes. La información de última hora sobre los cambios en la disposición enemiga la suministraban los tripulantes de

Página 234: Mientras un conjunto de casas de escuela Cero calentaba motores en la cubierta de vuelo del Akagi, un piloto del arma aeronaval japonesa posa para la cámara (derecha). Extremo izquierdo, abajo: Saludado por la dotación del Akagi, un Cero despega para su viaje de 300 km hasta Pearl Harbor. Arriba: El ataque de la Armada Imperial sobre la Flota del Pacífico norteamericana estuvo precedido de meses de cuidadosa planificación. El almirante Yamamoto utilizó una maqueta en miniatura de la línea de acorazados enemiga para evaluar la estrategia de la incursión. Abajo: Un torpedero B5N Kate.

cuatro hidroaviones de reconocimiento E12A Jack lanceados desde los cruceros Tone y Chikuma poco antes del amanecer del 7 de diciembre.

A las 08:00 horas del 7 de diciembre, los seis portaviones japoneses pusieron proa al viento e iniciaron el lanzamiento de los 213 aviones que componían la primera oleada de la fuerza de ataque. A la cabeza de la formación iba el B5N Kate del capitán de fragata Mitsuo Fuchida, responsable de dirigir el ataque inicial. Los 88 B5N Kate de la primera oleada iban a llevar a cabo los ataques sobre los buques de guerra de la Armada norteamericana; 40 de ellos estaban armados con torpedos y el resto con bombas perforantes de 800 kg. Ambas armas habían sido especialmente adaptadas para la misión de Pearl Harbor. El torpedo reglamentario japonés Modelo 51 de 400 mm fue modificado con un estabilizador de caudero que se separaba de la cola cuando el arma entraba en el agua. Esta mejora hacía que el torpedo pudiese ser lanzado en las aguas poco profundas de un fondo oceánico, sin hundirse demasiado antes de volver a su profundidad normal de trayectoria. Sin el estabilizador, el torpedo chocaba contra el fondo y se hundía en el fango. Otra modificación, destinada al uso de este agente en aguas de poco calado, fue la



El ataque a Pearl Harbor noviembre-diciembre 1941



A mediados de 1941 estaba claro para los militares japoneses que cualquier intento de ampliar su imperio a ultramar les pondría en conflicto directo con los británicos, los norteamericanos y los holandeses. En el Pacífico, la principal amenaza la constituía la Armada norteamericana. Para neutralizar el peligro que suponía la flota de superficie estadounidense, los japoneses planearon un ataque aéreo contra Pearl Harbor, en las islas Hawái. En el ataque se utilizarían aviones embarcados.

El Plan



La flota japonesa zarpa

26 noviembre: La fuerza de ataque japonesa destinada a la incursión sobre Pearl Harbor, seis portaaviones escoltados por dos acorazados y un par de cruceros pesados, abandona el puerto y pone prosa al este con rumbo al norte de las islas Hawái.

4 diciembre: La flota reparte en alta mar y vive hasta el suroeste dos días después. Aunque las autoridades norteamericanas son conscientes del repentino aumento de actividad radiofónica en la zona y alertan a sus fuerzas en el Pacífico, la guarnición de Pearl Harbor se mantiene en bajo nivel de alerta.

7 diciembre 06,00: La primera oleada de aviones japoneses despega desde un punto situado a 440 km al norte de Hawái. Como buques capitales norteamericanos están anclados en las tranquilas aguas de Pearl Harbor, pero los dos portaaviones, el Lexington y el Saratoga, están ausentes. Ambos están camino de la isla Wake con suministros para la guarnición.



reducción de su alcance mínimo eficaz, que se compensa reajustando la ballesta de la espoleta. La bomba perforante fue una improvisación, pues no existía tal arma en el arsenal del arma aeronaval más en prospecto de artillería de 355 mm equipado con espalancadores. Ya que el peso de la bomba era similar al del torpedo, un B2N Kate podía llevar una de estas armas como carga útil alternativa. Se podían lanzar desde la altura de vuelo contra buques estacionados,



Cabe

aunque se prefería el bombardeo en picado contra buques que estaban en navegación. Se había desarrollado el D3A Val específicamente para esta función. Sin embargo, ya que su carga bélica se reducía a una sola bomba de 250 kg montada en el fuselaje más dos bombas de 50 kg bajo las alas, los 81 bombarderos D3A empleados en la primera oleada del ataque de Pearl Harbor fueron asignados al ataque contra los aeródromos. La escolta de caza la proporcionaron 43 águilas y tres armados A6M Zero, responsables de asegurar la superioridad aérea sobre el blanco y, si no había resistencia de caza, su misión secundaria consistía en ametrallar aeródromos.

Cuando el último avión de la primera oleada de ataque despegó de la cubierta de vuelo, los aviones se agruparon en formación y pusieron rumbo a Oahu, mientras las dotaciones que los habían viceado durante los despegues se preparaban para lanzar un segundo grupo de aviones. La segunda oleada partió una hora después y consistía en 80 torpederos B2N Kate, 80 bombarderos D3A Val y 40 cazas de escolta A6M Zero. La formación iba dirigida por el capitán de corbeta Shigezane Shimazaki. Se dejaron en reserva cerca de 39 cazas Zero como paraguas defensivo para los portaviones. Mientras tanto, la primera oleada de ataque se aproximaba a su objetivo utilizando las



Arriba: La divisa de la Armada Naval japonesa. El amplio programa para las operaciones aéreas, navales y anfibia japonesa se preparó en gran parte gracias a que la Flota del Pacífico norteamericana tenía la costumbre de fondear en Pearl Harbor los domingos por la tarde. El resultado del ataque japonés fue devastador y ni un solo acorazado norteamericano resultó ileso. Superior: Una patrulla de B2N Kate. El "Kate" demostró su utilidad durante el ataque a Pearl Harbor.

emisiones de las estaciones de radio comerciales hawaianas como radiobeacons. Se habían preparado dos variantes del plan de ataque, una por si se conseguía la completa sorpresa y la otra en caso de que las defensas estuvieran alertadas. Si se conseguía la sorpresa, los torpederos serían la punta de lanza del ataque contra los buques, seguidos de cerca por los Kate armados con bombas. Los bombarderos en picado D3A Val atacarían entonces el aeródromo naval de la isla de Ford, en medio de la noche. Sin embargo, si se detectaba la proximidad inicial de los aviones japoneses, la prioridad inicial sería neutralizar las defensas aéreas hawaianas. De hecho, una estación de radar norteamericana había registrado la aproximación de la formación, pero se ignoró su alerta; el mando creyó que el contacto registrado era un escuadrón de Fortalezas Volantes B-17 procedentes de California.

A las 07.45 horas, los aviones japoneses iniciaron el ataque y arrieron la costa norte de Oahu. El capitán de fragata Fuchida despegó una bengala, la usó para llevar a cabo la primera oleada de ataques. Como la escolta de caza no respondió a esta señal, Fuchida pensó erróneamente que no habían visto su primera bengala. Por ello despegó una segunda. Puesto que dos bengalas significaba la segunda oleada de ataque, los bombarderos en picado y los de torpedos atacaron simultáneamente, en vez de hacerlo sucesivamente como se había planeado. Los bombarderos en picado D3A Val se dividieron en dos grupos. Los 25 aviones del Shokaku, dirigidos por el teniente de navío Kakichi Tokeshichi, se dirigieron a la Estación Aeronaval de la isla de Ford y a la cercana base aérea del ejército de Hickam Field. Dirigidos por el teniente Akira Sakamoto, los 25 Val del Zuikaku se dirigieron hacia Wheeler Field, en el centro de la isla, identificado por la inteligencia japonesa como el núcleo de las defensas aéreas hawaianas. El B2N Kate del capitán de fragata Fuchida transmitió el mensaje por radio "Tora, Tora, Tora" para informar al almirante Nagumo que se había conseguido la sorpresa y que el ataque era inminente. Por caprichos de la meteorología, el mensaje no sólo fue recogido por el Albatraz, sino también por el buque insignia de Yamamoto, cerca de Japón.



De los siete buques anclados en Battleship Row, sólo dos escaparon a los torpedos japoneses

Ninguno de los portaviones de la Flota del Pacífico estaba en puerto, por lo que los acorazados se convirtieron en el foco del ataque de los B2N Kate. Siete de estos buques estaban anclados junto a la isla de Ford en Battleship Row, y un octavo estaba en dique seco (El navío acorazado sobre el que informaron los japoneses, era el antiguo acorazado Utah, que había sido relegado a funciones de buque-blanco). El capitán de corbeta S. Murata dirigió el ataque de los B2N con torpedos. De los siete buques anclados en Battleship Row sólo dos escaparon a los torpedos japoneses: estaban fondeados entre el muelle y sus buques gemelos, los cuales los salvaron de las mortales armas submarinas. Aunque los dos buques fueron alcanzados por bombas perforantes, se libraron de daños más graves. De los cinco acorazados expuestos al ataque de los torpedos, cuatro se fueron al fondo. El quinto, el USS Nevada, fue alcanzado por una bomba y un torpedo durante la primera oleada de ataques

LÍNEA DE ACORALADOS

El capitán de fragata Mitsuo Fuchida (aquí a la izquierda) describió así el ataque a Pearl Harbor:

"Mientras nos aproximábamos, el cielo se despejó y, a través de mis binoculares, reconocí a los acorazados norteamericanos en su fondoadero, ocho en total, pero, muy a pesar mío, ningún portaviones era visible... El capitán de corbeta Murata soltó su torpedo y rebotó el primer blanco sobre un acorazado, el West Virginia, y un enorme surtidor de agua se elevó junto a él. Entonces, inmediatamente, se produjo el segundo blanco, y el tercero y el cuarto.

"Al iniciar un segundo ataque vi una enorme explosión al lado de nuestro objetivo. Llamas rojas y una gigantesca columna de humo empezaron a elevarse en el aire. Calculé inmediatamente que era la santabárbara de un acorazado, alcanzada por dos bombas perforantes lanzadas por el 2.º Escuadrón del Eaga. A través de mis binoculares identifiqué la víctima como el Arizona. Al norte, el Nevada también estaba en llamas...

"Justo al sur, el Maryland parecía ileso y lo señalé como blanco a mi piloto... Vi cómo caían mis cuatro bombas hacia el objetivo... Aguantando la respiración, vi cómo se ennegrecían las bombas y desaparecían. De repente, hubo dos penachos de humo en el puente del buque y grité: «¡Dos blancos!».

japonesa. Sin embargo, consiguió escapar y se dirigió a mar abierta. El buque-blanco Uno recibió una desproporcionada atención de los torpederos y se hundió. Uno de los Kate con bombas consiguió un blanco en el acorazado USS Pennsylvania, en dique seco, causándole serios daños.

Mientras los BSN Kate se encontraban con los buques de guerra, los bombarderos en picado OCA Vult y los ametralladoras de los ASM Cero causaban horribles estragos en los aeródromos de Oahu. La isla de Ford fue la primera en sentir la conmoción de una bomba japonesa al explotar. Este aeródromo alojaba 29 hidroaviones de canos Consolidated PBV y, en unos pocos minutos, todos menos uno fueron destruidos. Otros 27 Consolidated PBV fueron destruidos en la Estación Aeronaval de la bahía de Kaneohe, en el noroeste de la isla.

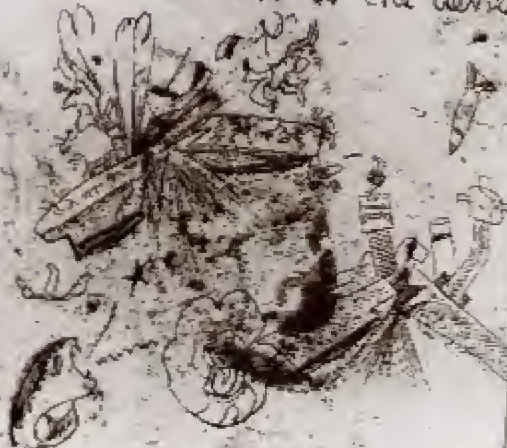
De los 143 aviones en servicio de la USAAF aparcados en Oahu, menos de un tercio sobrevivieron

Mientras dirigía una formación de nueve ASM Cero en un ataque de acortamiento, el capitán del torpedero de navío Fuchida resultó dañado por el fuego antiaéreo. Ya que el Cero perdía combustible rápidamente, Fuchida sabía que no tenía reservas suficientes para llegar a su portaviones. Por ello estrelló deliberadamente su avión en las tangas de la Estación Aeronaval. El aeródromo de la Infantería de Marina norteamericana de Ewa quedó igualmente devastado con 33 de sus 49 aviones destruidos. En los principales aeródromos de la USAAF -Hickam Field y Wheeler Field-, los aviones estaban alineados fila con fila en estrechas hileras para poder ser protegidos mejor contra intru-



Orbis

You, damned!
Go to the devil!



KeyStone

tos de estompe. El resultado, las torretas de la AA aviones en déficit de la Fuerza Aérea del Ejército estacionadas en Oahu, menos de un centímetro. Sólo 17 cascos aeronavales pudieron escapar y, comparar con el asalto, cinco de los cuales resultaron en un accidente de sobrecarga de combustible por la inteligencia japonesa había pasado por año. El sereno Kim Taylor consiguió una de las pocas victorias aéreas de los defensores, después de colar su Curtiss P-40 tras la cola de una DCA Val.

Se dirigió una otra ráfaga, no caso que fueran más de la proyectiles. Mientras se sucedía, se lanzó en el más perfecto caos lento que he visto nunca. Todo lo que pudo ver eran sus ruedas que sobresalían del humo y el fuego que rodeaba a la aeronave. Dio contra las olas lejos de la playa.

La segunda oleada de ataques llegó sobre el objetivo sobre las 16:50 horas, pero prácticamente no hubo ruidos para los defensores entre las dos fases del ataque japonés, ya que los AFM Cero de la primera oleada habían permanecido sobre la isla. Sin embargo, la segunda oleada de aviones no incluía ahora cualquier equipo para destruir buques capitales. Los únicos AFM Kato que quedaban eran los 50 aviones de los tres primeros grupos aéreos del Shōkaku y el Zuikaku. Fueron asignados a serodromas, dejando que los AF buquearistas en modo DCA de los cuatro grupos bien entrenados luchasen los ataques sobre los buques de guerra. El plan original suponía que los Val, con sus cargas de bombas relativamente

lentas, se concentraban en remarcar a los portaviones de la Flota del Pacífico. Puesto que los portaviones tenían cubiertas de vuelo sin blindaje, esta parte del plan era perfectamente factible. Sin embargo, los Val tenían muchísimas menos probabilidades de infligir un golpe mortal a los acorazados. El peso principal de su ataque cayó sobre el USS Nevada, que apenas salió al mar. Las bombas tuvieron su turno y el barco consiguió tres impactos. Entre ellos, sumados a los efectos del anterior ataque, fueron suficientes para hacer que el buque embarrancara, en lugar de arrojarse a hundirse y emballar el canal principal de entrada a la rada desde el mar. Sin embargo, cuando llegaron las escuadras de la segunda oleada, las defensas antiaerianas ya estaban en acción y, gracias a ello, 15 de los DCA Val fueron derribados.

La operación había sido una destacada victoria táctica para la Armada japonesa

A las 15:30 horas, los aviones japoneses habían cumplido su misión y se retiraban hacia el norte. Los últimos en abandonar la zona del objetivo fueron los AFM Cero de una unidad responsable de cuidar los daños. Sus pilotos pudieron informar de que cuatro acorazados estaban hundidos u en proceso de hundimiento, junto a otros cuatro averiados. Veinte otros buques fueron hundidos o dañados y un total de 183 aviones destruidos. A las 13:35 horas, la Primera Flota Aérea había recuperado sus pérdidas y el vicealmirante Nagumo pudo rumbo a Japón. Sus pérdidas no habían sido graves. La una fuerza de ataques de 360 aviones, sólo 25 se encontraron muertos. La operación había sido una destacada victoria táctica para la Armada japonesa, gracias a lo que se cumplió de los planes de ataque.



Quando los aliados intentaron abrir una brecha en el frente de Italia, desde Anzio en enero de 1944, los salió al paso la División de choque Hermann Göring.

¿Quiénes eran, se preguntaron los aliados, tantos aquellos nuevos y extraños soldados alemanes? Llevaban las banderas escarapadas de camuflaje de las temidas Waffen-SS, pero no tenían las divisiones negras con los dos símbolos característicos: runas. En lugar de ello, las insignias eran blancas, con unas pequeñas águilas en ellas. Y sus pantalones eran de un tono azulado, en vez del usual gris verdoso. Una observación más detallada hubiera revelado que los británicos también llevaban las águilas de la Luftwaffe en el pecho y la garter, pues eran soldados de la Fallschirmpanzer-Division Hermann Göring, pero a los aliados italianos no les importaban ya excesivamente los asuntos de los tejidos en esas fechas: enero de 1944, porque Benito Mussolini había sido ejecutado el 28 de julio del año anterior y el mariscal Rodolfo había firmado un armistizio con los aliados el 8 de septiembre. La población italiana seguía con regularidad qué ocurriría en una nación ocupada en vez de un aliado de los alemanes.

Concretados por los alemanes y después a través de intensos combates en el que, como informes hablaban de la devastación de Nápoles y Palermo y de la transformación, a veces de los alemanes, del histórico Ministerio de Momo Casano en una fortaleza. Pero ahora existían rumores de que los ingleses y los neozelandeses habían realizado otro desembarco en la costa occidental, a sólo unos pocos kilómetros de la propia Roma. ¿Qué estaba sucediendo?

Lucas se sintió "como un cordero camino del matadero" con fuerzas insuficientes para asegurar los objetivos

En realidad, los aliados habían hecho un desembarco anfibio, de nombre clave operación "Shingle" en Anzio y Nettuno, en las primeras horas del 22 de enero de 1944. Tras la invasión con éxito de Sicilia el año anterior, los aliados habían atacado con potentes combates a los alemanes, incluida la División Hermann Göring, a fin a la Italia continental. Después habían cruzado el estrecho de Messina el 3 de septiembre y más tarde desembarcado en fuerza en Salerno, al sur de Nápoles (donde descansaba la División Hermann Göring). El feldmarschall (mariscal de campo) Albert Kesselring, comandante de las fuerzas alemanas en Italia, dirigió una brava defensa y la división había ayudado a la punta de lanza de los contrataques que a punto estuvieron de acorralar a los aliados de vuelta al mar. Los alemanes tenían la ventaja de las elevaciones de terreno que dominaban la playa pero la potencia de fuego naval de los aliados resultó decisiva y se vieron obligados a retirarse a la primera de una serie de breves derrotas a lo largo de Italia, en la que la División Hermann Göring defendió las colinas escarpadas de Sorrento, antes de retirarse al río Volturno para no arriesgarse a ser rodeada. Sin embargo, eso fue una simple medida provisional para dar tiempo a la Organización Todt a fortificar la línea Gustav, amada, del lado de Roma. Los aliados se percataron de que esta barrera sería un hueso duro de roer y, en diciembre de 1942, se encontraron en talas, incapaces de avanzar más. Se decidió pues dar peso a la operación "Shingle", en la creencia de que si el mayor general Konrad Lucas,

comandante absoluto de los 36 000 hombres de la fuerza aliada, conseguía llegar a las colinas de Alban, cortaría las líneas de comunicación alemanas y les obligaría a trasladar las tropas de la línea Gustav para combatir aquella nueva amenaza. Gracias a Ultra, la máquina descriptora que permitía a los aliados la lectura de los mensajes alemanes interceptados mediante Enigma, ya se sabía que la zona de Anzio estaba sólo ligeramente defendida, pero, desgraciadamente, Lucas pedía todavía provisiones a consecuencia de Salerno y se volvió preocupado en exceso, concentrándose en fortificar su cabeza de playa en lugar de avanzar para asegurar las elevaciones de terreno que había visto él. De verdad que las órdenes que había recibido eran ambiguas: no había una directriz clara que diese a entender que las colinas Alban era el objetivo puntual y en el propio diario de Lucas se lee que él se sentía "como un cordero camino del matadero" con fuerzas insuficientes para asegurar los objetivos.

Las noticias del desembarco aliado en Anzio y Nettuno llegaron a Kesselring a las 03.00 horas y inmediatamente envió la palabra clave "Tideland" a todas las unidades. Este mensaje repetido significaba que un desembarco aliado amenazaba Roma y fue respondido por todas las unidades no afectas en la primera línea, incluida la División Hermann Göring y dos batallones de la 4ª Fallschirmjäger-Division (de paracaidistas). Y, como sucedió con las minas, el desembarco no tuvo prácticamente resistencia y sólo murieron 154 de los 36 000 hombres en las primeras 24 horas. Sin embargo, cualquiera que el general Lucas no aprovechara la oportunidad, Kesselring pudo conservar la cabeza de playa. Elementos de todo tipo de las unidades procedentes de Roma y

la División Hermann Göring, una formación excepcional en el orden de batalla nazi, no pertenecía a la Wehrmacht ni a las Waffen-SS. Se trataba de una academia de la Luftwaffe. El característico uniforme del teniente Muel (derecha) combina la garter de las fuerzas aéreas con la chaqueta negra de los cazadores de la división. Abajo: Un mecánico de la Hermann Göring repara una motocicleta BMW R-75. El drakar pintado sobre el, adiver, denota que la unidad participó en la campaña nortea de 1940. Interior: Un montaje Flak 38 de 2 cm autopropulsado del regimiento antiaéreo paracaidista de la división. Interior, derecha: Los reclutas son inspeccionados por el comandante de la División Hermann Göring, el general Hermann Paul Conant. Abajo: Los blindados de guerra, las divisiones y los cascos de acero con el águila de la Luftwaffe.



División Hermann Göring

División Hermann Göring

División Hermann Göring



cerminas colindantes, se llamaron sobre las colinas de Alban, siendo el primero en llegar un destacamento de artillería de la División Hermann Göring, junto con tropas del Ejército y la Fallschirmjäger. Se atrincherraron rápidamente y esperaron un asalto que tardaba en llegar. Hasta el servicio de información de Kesselring se decepcionó esperando el ataque sobre Monte Cassino pocos días antes e informó de la ausencia de señales de una inminente operación anfibia aliada. Según observó el general Siegfried Westphal, entonces jefe de estado mayor de Kesselring: "El 22 de enero e incluso al día siguiente, una audaz formación de tropas aerotransportadas (...) podría haber penetrado en la propia ciudad de Roma sin tener que enfrentarse a una seria resistencia".

En Ansburgo, poco después del repescado de un rápido avance aliado desde el perímetro de Anzio-Nepesino se desvanecieron cuando veteranas unidades alemanas procedentes de diversas regiones de Italia, Francia y Yugoslavia, se dirigieron hacia la cabeza de playa para consolidar las posiciones apresuradamente destruyéndose por las megatas (tormentas) que habían desplazado entonces. Además de la Divi-

HERMANN GÖRING

DIVISION HERMANN GÖRING

Creada el 28 de febrero de 1933 como unidad especial de policía encargada de la

casa de comunistas en Berlín, la formación destinada a convertirse en la División Hermann Göring se incorporó a la Luftwaffe como Regimiento Hermann Göring en octubre de 1934. Los requisitos para entrar en ella eran tan estrictos como los de la

Leibstandarte-SS Adolf Hitler, la fuerza de élite de Himmler o el Regimiento Grossdeutschland de la Wehrmacht. Elementos del regimiento tomaron parte en las campañas soviéticas y francesas de 1940 y un componente antiaéreo pesado se utilizó para

ayudar a proteger los yacimientos petrolíferos de Rumania hasta la invasión de la URSS en junio de 1941. A partir de entonces el regimiento combatió hasta Kiev antes de ser retirado para ser ampliado como división aerotransportada. Un grupo de batalla de esta división combatió en Francia desde noviembre de 1942,

particularmente en la colina Longstop, pero fue virtualmente aniquilado en la fase final de la campaña.

Los supervivientes bombardeados fueron rearmados y enviados a Sicilia en julio de 1943, como contrataque al desembarco aliado de Gela. Retirados a la península italiana, la

división ayudó a contener los desembarcos anfibios aliados en Salerno y Anzio-Nepesino y después

fue enviada a Polonia en julio de 1944. Permaneció en el frente hasta el final de la guerra, aumentando su

tamaño hasta el de un cuerpo aerotransportado en octubre de 1944. La unidad combatió bien y con

determinación en las batallas defensivas finales en el sur de Francia, consiguiendo algún éxito

local. Alizadas en Haguenau, las que quedaban fueron evacuadas por mar a Dinamarca y

después a Sajonia, donde finalmente se rindieron a los soviéticos en mayo de 1945. Arriba: La cima de

trazo de la oficialidad.

ESTRECHAR EL CERCO

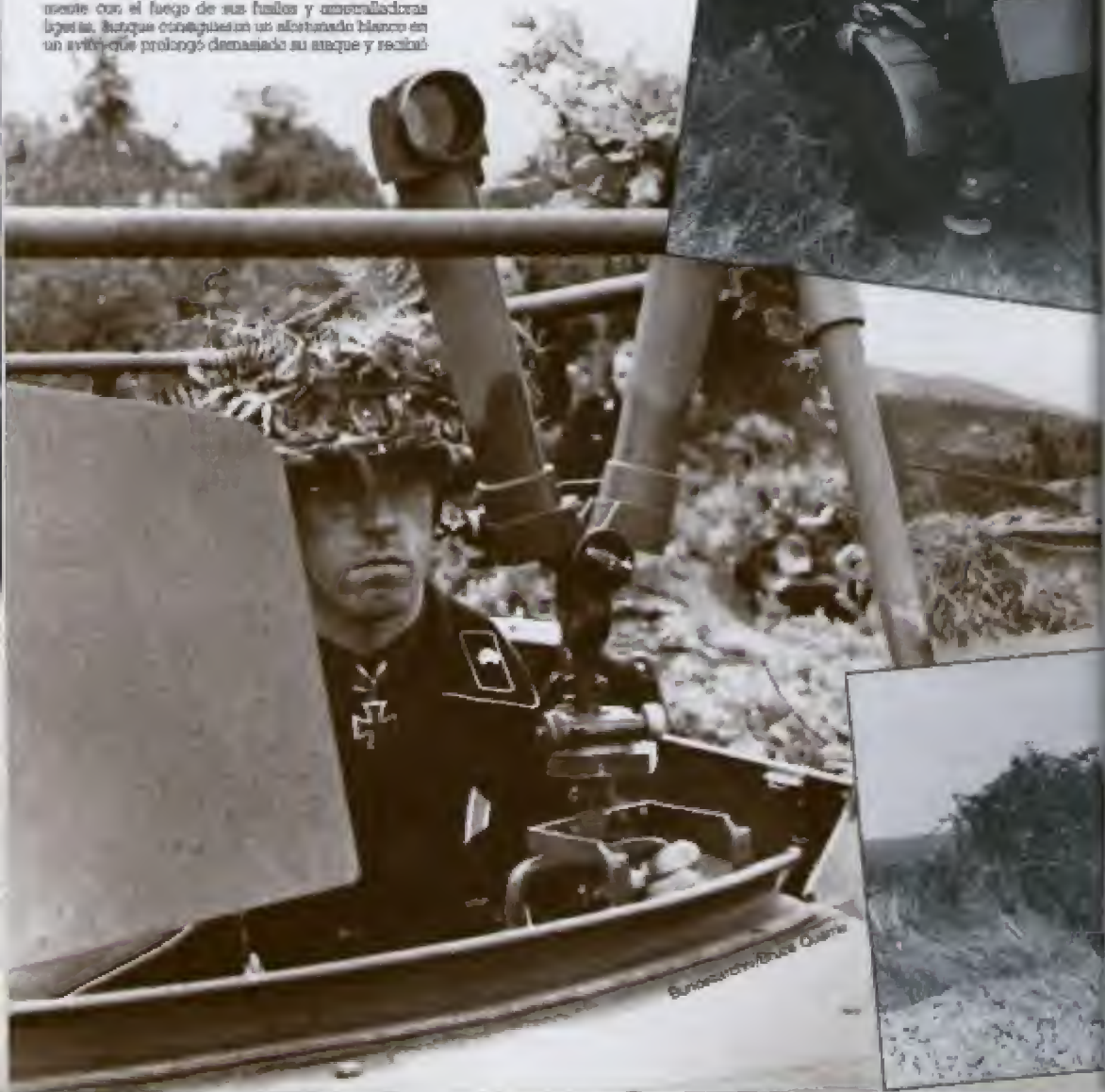
ción Hermann Göring, que había llegado desde Carigliano, estaban la 3.ª, 15.ª y 26.ª Divisiones Panzergrenadier; el resto de la 4.ª Fallschirmjäger, procedente de Perugia, la 85.ª y 362.ª Divisiones de Infantería, la 715.ª División de Infantería (motorizada) y la 114.ª División (ligera) ligera.

El *Leutnant* (teniente) Hermann dirigía una batería de cañones contracarro de la División Hermann Göring y fue de los primeros en llegar al perímetro. Alertado a las 11.00 horas de la mañana del día 22, puso en movimiento sus cañones en tres cuartos de hora, pero eran constantemente aniquilados por los bombarderos aliados. Se especializaron en el arte de aparecer de repente y hacerse la vida imposible, recordaba posteriormente. Las carreras espasmodicas significaban una carrera entre la vida y la muerte para nosotros la velocidad y la maniobrabilidad eran nuestras únicas armas. Todo lo que podían hacer los hombres de Hermann era replicar mecánicamente con el fuego de sus fusiles y ametralladoras ligeras, aunque conseguían un efímero blanco en un avión que prolongó demasiado su ataque y recibió

abajo: El *oberleutnant* Karl Rossmann, comandante del 1.º Batallón del Regimiento Panzer de la Hermann Göring, con la Cruz de Caballero que ganó en la URSS en 1941. Derecha: Soldados de la Hermann Göring, atravesados con el trincheras camuflado de la división, emplean un cañón antiaéreo de 88 cm. Abajo, derecha: Dos carros de combate *PzKpfw V Panther* se lanzan a través de los prados italianos en una maniobra de concentración. El *Panther* más cercano es el carro del comandante del batallón.

por ello un impacto en el motor y casi inmediatamente se estrelló contra el suelo.

Cuando llegó a Anzio, Hermann se horrorizó ante la parquedad de las defensas alemanas y aun más ante la gigantesca armada de buques estacionados junto a la costa pues, como veterano de Salento, conocía perfectamente los efectos del bombardeo naval. Du-



Interior, exterior. Los cañones de 88 mm montados en camiones del regimiento auxiliar de la división servían con brevedad como contracarros. Interior, derecha: Paracaidistas del Regimiento Jäger de la Hermann Göring en ruta hacia la cabeza de playa de Anzio.



rente la preocupante noche del 22 de enero. Hermann mantuvo en movimiento constante a sus cañones para dar la impresión de una fuerza mucho mayor, llegando incluso a disuadir a una sección de carros de combate ligeros M3 Honey de la 3.ª División de infantería norteamericana para que no continuaran su avance. Una división, mandada por el ge-

neral Lucian Truscott, no se alegró precisamente de encontrar su sector defendido por los 'viejos adversarios' de la División Hermann Göring, que rápidamente 'convertían cualquier patio de grapa en un nido de asietalladoras'.

El plan de Lucas consistía básicamente en que las fuerzas británicas del sector septentrional de la cabeza de playa irrumpiesen por la carretera Cassino-Campoleone en dirección a Roma, mientras que las tropas norteamericanas del sector meridional se dirigían a Ciiterna -donde estaba emplazada la División Hermann Göring- amenazando así la retaguardia del Décimo Ejército del general Heinrich von Vietinghoff, alrededor de Monte Cassino. Desgraciadamente para Lucas, para cuando se dispuso a lanzar un ataque a gran escala el 28 de enero, las tropas alemanas que defendían el perímetro habían pasado de 20 000 hombres a 70 000. Más aún, los débiles tropas de la Hermann Göring habían sido reforzadas por la veterana 26.ª División Panzergranadier. El mando absoluto de las fuerzas alemanas en Anzio por aquel entonces se le otorgó al comandante del Cuartecorpo Ejército, el general Eberhard von Mackensen.

Cuando los aliados comenzaron por fin su ofensiva el 30 de enero, los primeros honores le tocaron a la División Hermann Göring. El ataque norteamericano fue encabezado por el 1.º y 3.º Batallones Ranger, junto con el 4.º Batallón de reserva -los 'Ranger de Darby'- mandados por el coronel William Orlando Darby, quien los había modelado según el esquema de los comandos británicos. Ya habían combatido con la División Hermann Göring en Sorrento, y estaban en buena forma cuando formaron y empezaron a avanzar, después de cruzar, en la fría noche sin luna del 30 de enero. Sin embargo, los expertos grad-



Bundesarchiv



Bundesarchiv/Bruce Quenn



RM/Brandisarchiv

LOS TESOROS DE CASINO

El monasterio benedictino de Monte Cassino, situado a más de 5 000 m sobre el valle de Liri, era un importante punto

estratégico que bloqueaba la principal ruta de los Aliados hacia Roma en el invierno de 1943. Sin embargo, a causa de su valor histórico, no fue ocupado inicialmente, ocupándose las ruinas casi intactas. Aun así, existía el riesgo de que proyectiles perdidos alcanzaran al monasterio, y un oficial austriaco de la División Hermann Göring, el oberstleutnant (teniente coronel) Julius Schlegel, se preocupó por los posibles daños o destrucción de aquellos tesoros artísticos de incalculable valor.

Venido el rechazo de los monjes a separarse de sus tesoros (corrían muchos rumores sobre saqueos de los alemanes) y, con el consentimiento del abad Dom Gregorio Damsire, Schlegel preparó por iniciativa propia un transporte divisional para retirar las obras de arte a Roma. Embarcos del traslado, los Aliados atacaron a los hombres de la División Hermann Göring de pillaje. Sin embargo, los tesoros fueron cuidadosamente embalsamados y llevados en camiones de la Luftwaffe a Roma, donde fueron ceremoniosamente cedidos a un representante de la Santa Sede. Los monjes de Casino celebraron una misa especial por Schlegel y sus hombres. Sin embargo, las historias sobre el saqueo continuaron y, al final de la guerra, Schlegel pasó siete meses en una prisión aliada antes de ser liberado finalmente gracias a la intervención personal del mariscal de campo Harold Alexander.



Bundesarchiv/Bruce Cumme

Los del general Paul Conrath les esperaban en tanconstrucciones, ametralladoras y morteros en posiciones bien camufladas con emplazamientos sectores de una apoyados por carros de combate PzKpfw II y IV y cañones autopropulsados StuG III. Tres de los carros de combate de la Hermann Göring resultaron inutilizados casi inmediatamente, uno por una granada y dos por lanzacohetes, pero los Ranger quedaron poco después inmovilizados por un fuego bien dirigido. Mientras se arrastraban entre los numerosos trincheros, exhibían desesperadamente para avanzar y hubo algunas salvajes escaramuzas cuerpo a cuerpo, pero la División Hermann Göring estaba decidida a no dejarles pasar. Gradualmente, los dos batallones Ranger fueron quedando rodeados. El último mensaje que el coronel Darby recibió por la radio fue del

primer sargento Robert Elwell: "Nos estamos quedando sin municiones. Pero no me rindo. Siguen entrando ahora en el edificio..." Hubo rondas de disparo y la radio quedó en silencio. Sólo seis de los 600 hombres de ambos batallones Ranger escaparon con vida.

La 3.ª División norteamericana, que había seguido a los Ranger, también era incapaz de abrirse paso y sus carros de combate de apoyo no podían desplegarse adecuadamente a causa de las numerosas ranjas de trinchera que serpenteaban por los antiguos pantanos. El general Truscott no vio obligado a detener el ataque y los alemanes contratacaron de nuevo, haciendo retroceder incesantemente a los británicos desde el 3 al 10 de febrero, luchas en las que el padre superior, asustado por la "Morticia" Aprilia, volvió una vez más a sus monjes. Lucas retiró a todos sus tropas



el interior de un perímetro defensivo, anteriormente preparado. En su propio frente, la División Hermann Göring del general Conrath había estado también activa, aunque sus ataques contra la 3.ª División de Truscott fueron en gran parte de diversion, con la idea de mantener a los norteamericanos inmovilizados mientras se procedía al ataque principal. Aun así, consiguieron volver a capturar Monte Kato, un pequeño pueblo que había sido capturado por los Ranger de Darby durante su ataque nocturno y que había sido reforzado. Los tropas alemanas aprovecharon bien la oscuridad, infiltrándose en las líneas anglo-americanas como fantasmas y manteniendo silencio.

izquierda: El generalleutnant Conrath asegura un pergamino iluminado regalado al obersturmbannführer Julius Schlegel (fotografiado abajo, junto al abad Gregorio Diamant) por los monjes de Monte Cassino por poner a salvo los tesoros artísticos del monasterio llevándolos al Vaticano. Abajo: Prisioneros de guerra de la División Hermann Göring transportados sobre un tren británico mientras (abajo, derecha) los prisioneros aliados son conducidos a pie, desde Anzio, por sus captores.



mente a los cañonales hasta que las bengalas señalaban el comienzo de otra lluvia de fuego de artillería y el silencio volvió ya inútil. El tranco abado se iba haciendo más desesperado; rodeados en una estrecha cabeza de playa de apenas 25 km de profundidad, los hombres y vehículos se vieron pronto tan apretados que la artillería alemana hubiera encontrado muy difícil no darles. Más aún, el 16 de febrero, los alemanes se habían asegurado ya una ventaja numérica de aproximadamente 125 000 contra 100 000 un adversario todavía escaso para un ataque contra posiciones preparadas, pero los aliados tenían el mar a sus espaldas.

MacKenzie quería prolongar su éxodo inicial con un buen asalto contra el centro de la línea para dividir en dos la cabeza de playa aliada. Hitler se lo impidió, insistiendo en un ataque contra un frente mucho más estrecho centrado en Anzio y encabezado por el recién llegado Regimiento de Infantería Lehr (Instrucción), que ni siquiera tenía experiencia de combate. Una vez más, este asalto principal iba a ser apoyado por la División Hermann Göring, cuya misión era movilizar a la 3ª División norteamericana e impedir que las reservas pasaran al sector amenazado.

Durante una tregua momentánea en la que ambos bandos retiraron a los caídos, los médicos de la División Göring encontraron 38 muertos


El segundo contraataque alemán comenzó con una cortina de fuego de artillería de media hora a las 06.00 horas el 16 de febrero. Pronto se evidenció la necesidad de llevar al novato Regimiento Lehr al punto de asalto principal, pues cedió pronto al pánico y retrocedieron en desorden. No así la División Hermann Göring, que avanzó tenazmente frente a una feroz resistencia. Los bajas en la División Hermann Göring y la 3ª División norteamericana fueron numerosas; durante una tregua momentánea en la que ambos bandos retiraron a los caídos, los sanitarios de la División Göring encontraron 38 muertos y un número igual de heridos sólo en el estrecho sector en frente del 504º Regimiento de Paracaidistas norteamericano. La mañana del 17 de febrero, la situa-

ción aliada era crítica. El general Mark Clark, comandante absoluto del Quinto Ejército norteamericano, se resistía a deslizar a su viejo amigo Lucas, aunque éste había resultado inepto para el trabajo que se le había encomendado, por lo que nombró al general Truscott segundo de Lucas, con el fin de otorgar a Lucas un mando menos delicado una vez su hubiese estabilizado la situación en Anzio.

Durante todo el día, los alemanes atacaron y, al anochecer, estaban satisfechos por el éxito a pesar de las numerosas víctimas. Conocidos de que un último empuje para el día 18 conduciría a los aliados al río. No sería así. Durante todo el día, mientras los aviones aliados y elevadores bombardeaban, avanzaban y combates una vez más en los campos de la cabeza de playa, la infantería y los carros de combate (los alemanes disponían ahora de refuerzos formados por numerosas PaKpfe V Panthier y PaKpfe VI Tiger) se disparaban a bocajarro. Pero la diferencia que suponía la presencia de Truscott en el cuartel general del cuerpo aliado pronto se dejó sentir y ni siquiera los veteranos de la División Hermann Göring de Paul Czerwik pudieron hacer mucho frente a la abrumadora cortina de fuego de artillería enviada por los bien entreados artilleros de la 3ª División. A media tarde del día 18 estaba claro para ambos bandos que MacKenzie había gastado el último cartucho. Ambas fuerzas fueron entonces enviadas para cuidar sus heridos y reagruparse.

MacKenzie reanunció la ofensiva el día 28, una vez con su ataque principal en el sector de Cassino, con las divisiones 28ª, 362ª y la División Hermann Göring. A pesar de la ferocidad del asalto, después de un día y medio los alemanes habían hecho un avance mínimo a través de los campos de minas y las atrincheras posiciones de la 3ª División, que se había fortificado durante la pausa del combate. Entonces, el 2 de marzo, los caídos se despejaron y volvieron los bombarderos aliados para investigar de tal modo las posiciones alemanas que el asalto tuvo que ser abortado. MacKenzie pasó a la defensiva, a pesar de la ira de Hitler, y se combatió de modo disperso en la cabeza de playa hasta mayo, momento que Truscott escogió para lanzar la operación "Buffalo", el intento final del avance hacia Roma. Entretanto, la División Hermann Göring había sido retirada y enviada a Leghorn para descansar y reagruparse, pero cuando se lanzó el ataque aliado al amanecer del 23 de mayo, fue llamada para ayudar a bloquear la carretera a Roma.

Esta vez la dura batalla se dio en el lado oriental de las colinas Albani, que el empuje aliado había conseguido rebasar antes de la caída, y estaba encabezado de la defensa de Valmontone. La importancia de esta posición era que se encontraba en la Carretera 6, la ruta principal procedente de Cassino, a lo largo de la cual tenían que pasar las fuerzas alemanas que se retiraban hacia Roma desde la línea Gustav. Claramente cayó finalmente el 23 de mayo y los aliados se encaminaron por el valle hacia Valmontone, mientras que las unidades británicas y de la Francia Libre, entre otras perseguir y acosaban a los alemanes que se retiraban al noroeste hacia la Carretera 6 desde Cassino. Aquella situación fue un incentivo para todas las unidades, independientemente de lo venenosas que fueran, pero los hombres de la División Göring hicieron lo que pudieron. Junto a las vapores 951ª y 715ª Divisiones y reforzados por las divisiones 4ª Fallschirmjäger, 8ª y 65ª Panzergranadier, mantuvieron abierta la carretera el tiempo suficiente para que escapase el Décimo Ejército de Vingtquatrième. Los hombres de la División Hermann Göring pudieron sentirse orgullosos, por que su presencia retrasó seis meses la ocupación aliada de Roma.



Mientras operaban en la región del Radfán, los artilleros paracaidistas de la Real Artillería a Caballo utilizaron toda su experiencia para colocar su destructora potencia de fuego contra el mismo centro de las posiciones de Qutubí.

FUEGO

EN LAS COLINAS



El 7 RHA

El 7.º Regimiento de la Real Artillería de Caballería (7 RHA) se formó en 1961. Hasta entonces había cuatro regimientos del RHA en la Real Artillería, junto con el 33.º Regimiento Ligero de Paracaidistas, que servían en funciones aerotransportadas con la 16.ª Brigada Paracaidista. Cuando se decidió reducir a tres los regimientos RHA, fue disuelto el

33.º Regimiento Ligero de Paracaidistas, junto con el 2 y el 4 RHA. Eso supuso que la nueva unidad, el 7 RHA, hubiese de cumplir cometidos aerotransportados. Las nueve grandes baterías de la Real Artillería de Caballería quedaron entonces agrupadas en tres regimientos: el 1.º, el 3.º y el 7.º. Al reorganizar la RHA de este modo, se pensaba crear una agrupación de élite por la que pasarían los oficiales y hombres de la Real Artillería a fin de que adquiriesen la mayor experiencia posible en el empleo de la artillería. Después de que en 1962 se disolviera asimismo la 16.ª Brigada Paracaidista, el 7 RHA sirvió en Alemania Occidental durante cuatro años, y la función de despliegue rápido pasó al 4.º Regimiento de Campaña de la Real Artillería. A finales de 1961, se creó la 5.ª Brigada Aerotransportada y el 7 RHA volvió a la función aerotransportada como regimiento de artillería de esta brigada. Cada batería apoya permanentemente a un batallón de la mencionada brigada: la Batería F (Infante) apoya al 3.º Batallón, el 2.º de Ocasos del Rey Eduardo; y la Batería I (Sección Bull) apoya al 3.º Paracaidista. Lógicamente, el 7 RHA se ha agrupado con el cuádrilago Royal Ordnance de 105 mm. Arriba: La insignia de la Real Artillería de Caballería.

El 1.º Batallón del Regimiento de Paracaidistas (1 Para) estaba apoyado por la Batería F (Infante) el 2 Para por la Batería G (Sección de Mercaderes) y el 3 Para por la Batería I (Sección Bull). En julio de 1963, el 3 Para y la Sección Bull estaban estacionados en Hamad Camp, en Bahrein. Entre dos unidades visitaron el Radlín en julio de 1963. Solo se envió con el 3 Para una Sección de la Batería RHA, bajo el mando del capitán Hugh Colley, pues se consideraba el conflicto principalmente como una guerra de infantería. El 3 Para había estado en alerta permanente durante su despliegue a Bahrein y cuando llegó la orden de prepararse para marchar dentro de tres horas, el comandante de batería, el mayor David Drew, estaba tranquilo. Acababa de empezar un partido de hockey en la batería; duraría unos 90 minutos. Ya que la batería podía estar lista para marchar en los 90 minutos restantes, Drew ordenó que continuase el juego. La Sección de Hugh Colley, formada por tres grupos de montaña de 105 mm salió a tiempo.

Sin embargo hubo muy poca acción durante esta gira de pre-emergencia y el batallón y la Sección de artillería volvieron a Adén un mes después. A comienzos de 1964 la situación empezó de nuevo. Esta vez, los hombres del grupo 3 Para, mandado por el teniente coronel Anthony Farrer-Hockley, avanzaron metidos hasta el cuádrilago.

Una vez que los cañones estaban en posición, había que construir sangares de rocas para protegerlos

La primera oportunidad para la acción le tocó a la Compañía B del 3 Para, asignada al comando 45 de la Real Infantería de Marina. El 3 de mayo de 1964, tras la cancelación de un salto en paracaidistas en apoyo del Comando 45, la compañía se abrió paso combatiendo desde la base local de Hablayn hasta el Guadi Taym para capturar una colina denominada 'Cap Badge', que dominaba la aldea de El Naql. Fue la Batería J, no aerotransportada, del 3 RHA la que apoyó a los infantes de marina y paracaidistas durante esta batalla y tuvo los mismos problemas que padecerían las baterías del 7 RHA en el futuro. El más crucial de ellos fue la dificultad para trasladar los cañones en el abrupto terreno mientras les disparaban los tiradores Qatái.

Dos semanas después del burismo de fuego de la Compañía B, el resto del 3 Para, junto con los cañones de la Sección Bull, se situaron en Hablayn, 13 km al sudoeste de El Naql y batizada por los paracaidistas 'Vile Pegueur'. El trabajo de Farrer-Hockley consistía en capturar y asegurar el cerro Bakr, uno de los lugares dominantes que protegía el punto fuerte Qatái del Guadi Dhukran. Al principio, esta operación la llevó a cabo una formación crecida 'ad hoc' conocida como 'Radfurcs'. Posteriormente fue sustituida por la 39.ª Brigada de Infantería.

Tras su llegada a Hablayn, los cañones de la Sección Bull habían sido emplazados para apoyar las operaciones de toda la zona del cerro Bakr. Cuando Farrer-Hockley recibió la orden de atacar cerro Bakr, el orden, sin embargo, trasladar sus cañones al extremo más seguro del cerro, en un lugar que dominaba el Guadi Taym.

El traslado de los cañones era un trabajo espinoso y a veces agotador. Donde era posible, los cañones eran remolcados por Land Rover en las carreteras, en caso contrario los cañones, munición y suministros tenían que ser trasladados a hombros o por helicóptero a la eslinga. Ninguna de estas opciones era fácil. En el aire caliente y enrarecido que había a 1.200 y 1.500 m de altura, los helicópteros experimentaban a veces dificultades para elevar cargas livianas, dejan-

do solos a los cañones, los suministros de municiones y la munición. En esos días los cañones tenían que esperar un traslado simplemente porque los helicópteros de los vederos y Wessex eran incapaces de elevar los cañones más allá de 900 m sobre la zona de destino. El resultado era que se almacenaban con un peligro especial que lo aumentaba cada día.

Los trabajos sobre estos eran difíciles en cualquier época, pero especialmente cuando las temperaturas alcanzaban los 48 grados a la sombra. El traslado de los cañones era a veces demasiado duro incluso para llevarlos a hombros y los cañones tenían que ser desmontados y sus componentes transportados individualmente hasta su posición. El tubo tenía que ser transportado entre cuatro hombres, su cámara entre dos y cada proyectil de su munición pesaba 10 kg; el artillero podía llevar dos proyectiles a la vez hasta la posición del cañón. El artillero (y actualmente cargador de artillería) Aján Telj recibía vivamente el apoyo



des trópicos de acortar el tiempo en tierra, bajó los cañones instalados para atacar las columnas 500 m hacia sus dispersas posiciones de tiro en zonas cada vez más y cada vez menos fértiles que ser llevada a mano por las patrimoniantes periditales. Una vez que los cañones estaban en posición, había que comenzar con-

Ataque los bombardeos de la Sección A de la batería F (Ladings) fotografianlos poco antes de partir para una operación con el Comando 48. Son de izquierda a derecha: El capitán H.C. Leitchworth, los artilleros Scott, McKillop y Tucker y el teniente artillero Nidge. Fotografía principal, los artilleros en acción bajo el calor del sol árabe. Los mapas de la zona del Radfán son muy imprecisos e imperfectos una buena predicción de una para los artilleros del 7.º RHA consiguen gran cantidad de blancos.

7.º Regimiento Ligero de Paracaidistas de la RHA El Radfán, mayo 1964



CERRAR EL CÍRCULO

La experiencia del 2.º Batallón del Regimiento Paracaidistas (3 Para) durante el conflicto de las Malvinas en 1982 constituye una interesante ponencia a la campaña del Redán. Cuando se disolvió la 16.ª Brigada de Paracaidistas en 1977, el 7.º Regimiento Ligero de Paracaidistas de la Real Artillería a Caballo (7 RHA) pasó a comandos terrestres en Alemania Occidental con el Ejército británico del Rin. Los obuses de montaña de 105 mm, ya obsoletos, fueron vendidos. El regimiento se requipó entonces con cañones FH70 de 155 mm. A finales de 1980, el 7 RHA volvió a la función aerotransportada y, una vez más, se convirtió en una unidad artillera paracaidista. Dos años después, el oficial al mando del regimiento, el teniente coronel Richards, visitó la Sección Bull durante unos ejercicios de tiro de dos semanas de duración en las Malvinas. Junto al Cuartel General de las Fuerzas Terrestres de las islas Malvinas se desplegaron dos obuses pack de 105 mm capturados al 4.º Regimiento de Artillería argentino durante la batalla de Ganso Verde. Algo de aquellos cañones le resultó familiar al teniente coronel Richards... y se acercó para echar un vistazo. Cuando Richards reconoció los registros como británicos, su curiosidad aumentó aún más. Cogió una pequeña navaja y raspó parte de la pintura del secado del cañón. Justo donde esperaba encontrarla, Richards descubrió la vieja insignia de la Sección Bull. Durante la guerra de las Malvinas, el 3 Paracaidistas había sido bombardeado por los nuevos cañones que habían apoyado al 3 Paracaidistas en el Redán.

gares de rocas para protegerlos del fuego de los francotiradores. Para los mismos artilleros se construyeron mangares de dos o tres plazas en posiciones defensivas alrededor del perímetro del emplazamiento del cañón.

Los hombres vivían de los paquetes de raciones para 10 personas y el agua se llevaba en latas al amanecer, antes de que se calentase demasiado. Aunque los prolongados turnos en Bahrain y Kuwait, junto con el extenuante entrenamiento llevado a cabo por todos los paracaidistas, había aclimatado a los artilleros al insuportable calor y la humedad en forma, seguía siendo una vida muy dura. Cuando no estaban en acción, los servidores de los cañones británicos trabajaban en sus mangaras, bajo escudos elaborados con mantas y ponchos mientras el centinela del cañón se colocaba a la sombra de las redes de camuflaje que tapaban el cañón. El abastecimiento era lo peor, junto con la interminable espera de órdenes de tiro procedentes de los oficiales de observación avanzada (FOO) asignados al 3 Para y la otra unidades del ejército, y los observadores de fuego naval (NGO) asignados al Comando 45.

Pronto, las cosas se complicaron para los artilleros, cuando el 3 Para empezó a despejar el cerro el 18 de mayo. La batalla duró ocho días, con los artilleros de la Sección Bull lanzando sus proyectiles de alto explosivo peligrosamente cerca de los infantes. A pesar de las malas condiciones, los artilleros desempeñaron su papel a la perfección. Resulta fácil dar por supuesto

que el fuego de artillería sea preciso sin considerar siquiera las verdaderas dificultades y peligros a que se enfrentan los artilleros. En el cerro Bakri, los artilleros de la Sección Bull actuaron soberbiamente. La mayor parte de los elogios por la captura del cerro fueron para el 3 Para, pero Farhat-Hockley no tardó en alabar a sus propios artilleros por su participación en la eliminación de la tenencia de los nativos. La eliminación de guerrilleros en su propio terreno —y los Quesabi eran los mejores guerrilleros con los que el Ejército británico se había enfrentado— era un trabajo monumental y el 7 RHA logró sin embargo una gran proeza de tiro.

Los FOO no muestran mucha elegancia. Durante sus traslados con las secciones avanzadas, localizaban los puntos fuertes enemigos y pedían fuego de granadas rompedoras para, al mismo tiempo, aserrar el enemigo. Trabajaron de maravilla. El capítulo final en la gira del 3 Para fue la captura del propio Gundi Dhabeen. Fue simultánea a la captura del reducido rebeldé de Jebel Maryyah a manos del 1.º Batallón del Royal Anglian y el 2.º Batallón del Ejército Federal Regular (una fuerza árabe con numerosas oficiales británicas). En ambos casos, los Quesabi cometieron el error de intentar resistir en su terreno. En el caso del Gundi Dhabeen hubo que hacer un descenso de 1.000 m por el cerro Bakri y constituyó un ejemplo clásico del ataque de un batallón con apoyo aéreo, los Hummer de la RAF, y artilleros de la Sección Bull. Con la Compañía X del Comando 45 bajo su mando Pa-



7 RHA

Abajo, izquierda: Los artilleros Saunders, Murphy y Bowen manejan uno de los cañones de montaña de 105 mm de la Sección Bull. Abajo: Un helicóptero Wessex transporta uno de los cañones de la Batería F desde el Campamento del Monje hacia el centro Bakli. Inferior: Hombres del Cuerpo de Servicios del Ejército ajustan una carga de suministros de proyectiles de artillería a la eslinga de un helicóptero Belvedere. Abajo, extremo derecho: Artilleros de la Batería G (Sección de Mercor), estacionada en Ajra. Esta fotografía fue tomada en las unidades de 1968 y muestra al artillero Savage recibiendo un buen "pelado" del artillero Harband.

ran-Hoddey dirigió al batallón cerca abajo y asaltaron las posiciones de los Quteifi. Al anochecer los guerrilleros se habían replegado. Lo mismo ocurrió en Jebel Huriyah, donde los cañones de montaña de 105 mm de la Batería J, junto con los cañones de campaña de 140 mm de la Batería Media 170 de la RA, ayudaron a someter a los naves.

El primer proyectil de cada "stank" tenía que dar en el blanco: a la primera cada vez

La Sección Bull de la Batería I volvió a Sabraín poco después de terminar la campaña del Radfán. La siguiente unidad del 7 RHA en marchar a Arakia del Sur fue la Sección de Mercor de la Batería G. Esta unidad se reunió a comienzos de 1963. Fue seguida por toda la Batería F (Ealinge) en apoyo de sus acompañantes de combate, los soldados del 1 Para. La batería, mandada por el mayor Richard Otlenschlager de la RHA, llegó al aeropuerto de Khormalaar, en Adén, el 19 de mayo de 1965. Los cañones y vehículos llegaron el 1 de junio y la batería se dividió en sus dos secciones constituyentes, compuestas cada una por tres cañones. La Sección A marchó a Habileyn y pasó la mayor parte de junio y julio ayudando al Comando 45 a mantenerse alerta con los Quteifi. La Sección B marchó más lejos, al Campamento del Monje, cerca de Dhala. Allí apoyaron al Comando 45 cuando, entonces 2.º Batallón de la Guardia Coléman y el 4.º Batallón de la Royal Anglian, junio y julio fueron meses difíciles para la Sección B. Los hombres estuvieron bajo un fuego incesante de francotiradores pero replicaron con un preciso bombardeo de artillería y consiguieron matar algunos enemigos. Los francotiradores persistían sin embargo y a veces conseguían acercarse hasta los 50 m antes de ser rechazados por el fuego de armas portátiles de artilleros y granaderos.

La Sección A tuvo un turno más tranquilo. La unidad marchó hasta los puentes exteriores de Ajra (al oeste de Dhala y a la vista de la frontera yemení) y

Hayaz en estos periodos antes de volver a Bowaz a cinco millas de seguridad interna en Umlé Adén. Después, la Sección A volvió a Qitar. Breve en octubre de 1965. La B se encargó entonces de las responsabilidades de Ajra y Hayaz y fue donde la batería tuvo su acción más dramática. Cuando se identificó la actividad Quteifi en esta zona, se envió al Comando 45 a pacificarla. La acción supuso la participación de la Sección B en una serie de traslados relámpago en helicóptero y por carretera que desembocaron en una dramática victoria para la batería y los comandos. Las bajas enemigas fueron con toda seguridad muy altas, aunque las cifras exactas son difíciles de calcular, pues los Quteifi siempre recogían a sus muertos y heridos del campo de batalla.

Tras volver a la relativa calma de Dhala, la Sección B desempeñó un importante papel al fomentar las relaciones públicas locales la tarde del 4 de septiembre, durante un ejercicio de tiro nocturno. El palacio del Emir fue objeto de un ataque por parte de un número indeterminado de rebeldes armados con lanzacohetes. Los artilleros rebotaron instantáneamente, disparando entre los rebeldes y rechazando el ataque con numerosas pérdidas enemigas. La actividad rebelde siguió siendo muy elevada, por lo que Dhala, Ajra y Hayaz se fueron completamente cercados para la batería. Sin embargo, el SAS había instalado Posame de Observación (OP) de cobertura en las montañas circundantes con la carretera de Daga. Junto con las patrullas normales de infantería, el SAS podía así pedir fuego sobre rebeldes Quteifi e insurgentes del Frente para la liberación del Yemen del Sur Ocupado y el Frente de Liberación Nacional. La calidad de los cañones de la batería era extremadamente alta, pues no se podían permitir el lujo de disparar a discreción contra estos blancos. El primer proyectil de cada "stank" tenía que dar en el blanco a la primera, todas las veces.

La Batería F (Ealinge) fue relevada por la Batería B del 1 RHA el 12 de octubre y volvió a su base de Lile Jarraha en Alderahet, donde se reunió la 16 Brigada Para. Los artilleros de la Batería G (Sección de Mercor) realizaron dos breves gras separadas en el



Radfan durante 1955-66. La primera fue desde el 7 de abril al 10 de junio de 1965, en que fueron relevados por la Batería F y la segunda fue desde el 23 de noviembre de 1965 al 4 de enero de 1966. Su despliegue fue similar al de la Batería F. El enemigo fue muy activo durante la primera gira, atacando con frecuencia las diversas bases del Ejército en cantidades de hasta 60 hombres o más. Después, mientras la guarnición de Hablayay (Compañía D del 1 Pata) y otras unidades del Ejército Regular Federal (Ejército) y el Ejército británico contratababan, entre otros, se debilitaron. Aun así, el riesgo para las secciones británicas era real e inmediato y este peligro aumentó cuando los rebeldes pasaron a una decidida campaña de robo de carreteras.

A comienzos de mayo de 1966, tuvo lugar el primer relevo, y los artilleros del primer turno volvieron a Bahrein. El capitán Morgan de la Sección C pasó el último día de su estancia en Ad Dinnah actuando como TCO para la Compañía X del Comando 45 y encontró respuesta a sus oraciones cuando su patrulla localizó a 10 enemigos en terreno abierto a cierta distancia de los refugios. Pidió fuego a los cañones del 12º Regimiento Ligero de la RA en Chula. Morgan solicitó después un gran ataque aéreo. Llegó de vuelta a Bahrein afirmando que su poderío había quedado satisfecho.

Abajo: Con sus columnas de montaña remolcadas por los Land Rover, los hombres de la Sección F de la Batería I (Sección Bell) se preparan para partir y ocupar las posiciones avanzadas. Cada artillero lleva su propia ración de agua, fuertemente salada para compensar la pérdida por excesiva sudoración bajo el ardiente sol. Inferior: los artilleros y paracaidistas de la Sección de Mörser se mantienen vigilantes, en busca de algún guerrillero apostado, durante una marcha por el montañoso territorio de Radfan.

El 26 de mayo la Sección de Mörser sirvió fuego con el SAS en el Qudai Mishwarrah, durante la operación "Mist-Mist". Mientras una patrulla del 22 SAS bajaba por el valle, al noreste de Umm al 4 FRA intentó una base para dos de los cañones en Wa'alaa. Después de 10 vueltas de helicópteros, la sección (excepto un cañón que quedó en Ad Dinnah) se trasladó. Pero todos los preparativos fueron en vano; cuando la patrulla SAS localizó al enemigo, éste estaba fuera del alcance de los cañones.

Ad Dinnah fue abandonado el 2 de junio, tras darse cuenta de que el objetivo era demasiado tentado para el enemigo. Además, la carretera seguía siendo usada con una regularidad estresocodora. Por primera vez desde que el regimiento fue enviado al Radfan, tres cañones ocuparon el mismo lugar en Hablayay. Las Compañías C y D del 1 Pata, tras ver a la Sección de Mörser en acción, esperaron ansiosamente a que sus "primos" artilleros de la Batería F (Bafinga) les relevasen el 8 de junio.

La Sección de Mörser volvió al Radfan en noviembre de 1965. La Sección D fue directamente a Ajra y allí comenzó el trabajo iniciado por la Batería F, convirtiendo la base en un claro emplazamiento de tres cañones. Aunque se podía oír el fuego de artillería y morteros procedentes del otro lado de la frontera, nadie siguió los pasos de la Sección de Mörser y sólo tuvo lugar un ataque el 7 de diciembre a una pequeña escuadrilla de unos 20 rebeldes. Duró 15 minutos durante los cuales la sección disparó 38 proyectiles a distancia de 800 m, elevando el toro gradualmente conforme se alejaban los rebeldes. La Sección C relevó a la D el 18 de diciembre y la Navidad se celebró con un villancico cantado en uno de los emplazamientos, en el que la curule del cañón sirvió de base para el altar. Sin más acción, la Sección volvió a Bahrein el 4 de enero de 1966.

Durante su servicio en Arabia del Sur, los artilleros del 7 RHA habían demostrado ser una organización altamente profesional incluso para el alto nivel de la Artillería Real. Aunque había otros regimientos de la Artillería Real presentes en la zona durante esta época, los voluntarios naves del 7 RHA en Hablayay, Ad Dinnah y el Campamento del Monje fueron vitales para el apoyo de los soldados que intentaban solocar a los insurgentes. Al ser artilleros paracaidistas, los hombres del 7 RHA sabían lo que les esperaba cuando se les envió a esas remotas áreas sin ningún respaldo, pero buscando que apoyara a la infantería. No fue fácil, pero los artilleros paracaidistas no quieren puestos "obvios" cuando se les necesita.



U. Col. R.J.R. Symonds



CABEZAS DE CUERO

LAS BRIGADAS ROJAS

Las Brigadas Rojas se dieron a conocer por primera vez al público italiano en agosto de 1970. Al principio limitaron su actividad a distribuir panfletos a los obreros de la fábrica SIF-Siemens, en Milán. Después, en diciembre de 1971, la organización llevó a cabo su primer atraco bancario para conseguir fondos y su primer secuestro tuvo lugar tres meses después. En 1974, las Brigadas Rojas iniciaron una campaña contra las figuras de las instituciones italianas. El 18 de abril secuestraron a un juez de Génova. La campaña pasó al nivel de asen-

ajatos políticos organizados en 1976 con la ejecución del fiscal público de Génova y dos guardespaldas y, en 1977, asesinaron al presidente de la Asociación de Abogados de Turín e hirieron gravemente al subdirector de un periódico de la misma ciudad. También se negó la vida de otros dos jueces antes de que las Brigadas Rojas llevaran a cabo su acción más conocida, el secuestro y asesinato del ex-primer ministro Aldo Moro (abajo) en 1978. Por esta época, las Brigadas Rojas estaban organizadas en tres grupos. El primero consistía en un núcleo de hasta 500 miembros plenos que trabajan por un salario de aproximadamente 40.000 ptas al mes. El segundo se componía de unos 1.000 miembros que sólo participaban ocasionalmente en las operaciones de la organización. El tercero contaba con varios miles de miembros que ayudaban a las Brigadas Rojas realizando tareas menores como el alquiler de apartamentos y el envío de mensajes.

Secuestrado por la Brigadas Rojas, el general James Dozier del Ejército norteamericano fue rescatado por la escuadra de choque antiterrorista italiana, el Núcleo Operativo Central de Seguridad.

La fría mañana del 22 de enero de 1982, el motor de una excavadora empezó a funcionar en un edificio en construcción cerca de Via Pindemonte, en Padua, en el norte de Italia. Momentos después, los comerciantes de aquellos alrededores quedaron sorprendidos al ver unos hombres fuertemente armados, embundidos en trajes de esquí o pasamonas y con chalecos a prueba de bala, que salían velozmente de una furgoneta y subían las escaleras del n.º 2 de Via Pindemonte, un bloque residencial de apartamentos con un supermercado en la planta baja. Daba la impresión de que Italia estaba a punto de padecer otro acto de terrorismo político.

Sin embargo, en aquel caso, las apariciones eran falsas. En un apartamento de la primera planta había miembros de la organización terrorista más temida de Italia, las *Stragiste Rosse* (Brigadas Rojas) que estaban vigilando al último de sus secuestrados, el general de brigada norteamericano James Dozier. Sus sentidos estaban embobados después de seis semanas de meditación espesa, por lo que no consiguieron detectar la rápida aproximación de los patrulleros encastrados con el ruido de aquella excavadora de fondo. Apenas eran conscientes de que la larga ratita de los de las Brigadas Rojas iba a llegar a su fin gracias a los hombres de la máxima unidad antiterrorista de Italia que estaban a punto de echar abajo la puerta de su escondrijo.

La organización conocida como Brigadas Rojas surgió como uno de los más destacados grupos terroristas de Europa a comienzos de los setenta. De filosofía similar a la Facción del Ejército Rojo de Alemania (la *Rede Bruder Meiner*), las Brigadas Rojas eran un grupo de extrema izquierda cuya finalidad era introducir el comunismo mediante el uso del terrorismo.





Associated Press



ANSA

Posteriormente, en el mismo decenio, las Brigadas Rojas se hicieron famosas por su campaña terrorista contra periodistas, ejecutivos y funcionarios del gobierno. Su especialidad consistía en linchar a sus víctimas destrozándoles las rótulas de las rodillas, pero también cometieron varios asesinatos. Provocaron incendios en edificios de la compañía Fiat, cuyos ejecutivos eran blancos primarios de las ejecuciones y secuestros y en 1976, mientras se juzgaba en Turín a unos líderes de las Brigadas Rojas, el antiguo primer ministro Aldo Moro fue secuestrado y asesinado. Esta acción encolerizó de tal modo al pueblo italiano que las autoridades procedieron a una serie de medidas draconianas contra los grupos terroristas de la nación, y se efectuaron gran cantidad de arrestos.

Presuntamente para demostrar la continuidad de su poder, las Brigadas Rojas secuestraron al general Dozier el 17 de diciembre de 1981. Dozier, segundo oficial del Ejército norteamericano en el sur de Europa, fue capturado por la tarde en su casa de Verona, ciudad junto al río, por cuatro hombres disfrazados de fontaneros. Su esposa fue atada y amordazada y Dozier fue conducido fuera tras golpearle la cabeza con una pistola. Según se supo después, el grupo se dirigió velozmente a Padua, a 80 km de Verona, donde se instaló a Dozier en el apartamento de Via Pindemonte. A fin de asegurarse que no reconociera a los terroristas si era liberado, o identificar el apartamento donde se lo mantenía secuestrado, Dozier fue obligado a pasar largas horas en una tienda montada en el salón, con su pie y mano derechos encadenados al piso central. Sus captores se cubrían el rostro cuando se le permitía salir. Las persianas de la habitación estaban permanentemente echadas y la tienda estaba constantemente iluminada por una bombilla de 40 vatios, lo que hacía imposible distinguir el día

de la noche. A fin de enmascarar sus conversaciones, los terroristas obligaban a Dozier a oír una estridente música de rock por unos auriculares, experiencia que causó un daño permanente a sus oídos.

El secuestro del general Dozier, la acción más espectacular de las Brigadas Rojas desde el secuestro de Aldo Moro, cogió por sorpresa tanto a las autoridades italianas como a la OTAN. Aunque se había considerado tal supuesto en varias de las "resoluciones estratégicas" de las Brigadas, todas sus víctimas anteriores habían sido italianas. Posiblemente, los terroristas no estaban preparados para las consecuencias de su acción, pues el secuestro de un oficial de alto rango de la OTAN espoleó a las fuerzas antiterroristas de Italia en un esfuerzo definitivo contra la organización. Se enviaron en su búsqueda a casi 6 000 policías italianos y acudieron expertos de varios países para colaborar. De Estados Unidos llegaron seis miembros de la Fuerza Operacional Conjunta Antiterrorista (CJTTF), de Bonn, varios agentes especiales y de Gran Bretaña asesores.

Entretanto, los terroristas descubrieron que su prisionero, un antiguo oficial de los Ranger norteamericanos, era un hombre muy duro. El 18 de diciembre se envió un mensaje al mundo. Reivindicamos el secuestro del verdugo de la OTAN James Dozier la

Página 3981: Una demostración de fuerza del grupo antiterrorista italiano. Izquierda: Un miembro del NOCS se lanza a la acción. Arriba: Un equipo NOCS practica la inserción en helicóptero. Arriba, izquierda: Comandos enmascarados NOCS fotografiados mientras parten hacia una misión de seguridad.

pesada noche... Se le mantiene en una cárcel popular y se enfrentará a la justicia proletaria". Aunque Donat tenía ya 30 años y permaneció durante 42 días en condiciones nada confortables, más de allí con unos pocos kilos de menos pero listo. Sus interrogatorios fueron muy poco de su "asunto" y éstos de las masacres americanas en Vietnam" y Donat no declaró nada que pudiese ayudar a su causa.

La búsqueda de Donat se intensificó conforme se acercaba diciembre. Docenas de terroristas fueron detenidos y se descubrieron grandes alijos de armas: uno de ellos estaba en: cuatro maletas empujadas dentro y medio bajo tierra en la montaña, 30 km al norte de Treviso. Se capturaron ametralladoras, granadas contracarro, escopetas, granadas de mano, miles de proyectiles de munición, explosivos y espionaje. La pérdida gradual de hombres y equipos fue minando la efectividad operacional de las Brigadas Rojas y después de la liberación de Donat se produjeron más arrestos.

El 4 de enero de 1982, unos agentes de pasaporte arrestaron a dos hombres que circulaban por el centro de Roma fuertemente armados, aparentemente dirigiéndose a un secuestro. Cinco días después la policía irrumpió en un apartamento de Roma y detuvo a Giovanni Senzari, un antiguo profesor de universidad que se había convertido en líder de las Brigadas Rojas con un arsenal de armas. Después, policías que buscaban a los asesinos de dos jóvenes compañeros durante un ataque a un banco en Siena arrestaron a cinco presuntos terroristas en la campiña situada al norte de Roma. La información obtenida de uno de los detenidos condujo a la policía a Padua, donde se identificó rápidamente al piso de Via Pindemonte. Una vez alludó el apartamento, las fuerzas de seguridad actuaron con precaución. Se desechó una incursión nocturna por temor a que los disparos de la policía alertasen a Donat en la oscuridad y también se descartó un ataque al amanecer, pues los terroristas advertían el aumento de personas en la calle. La hora del asalto se fijó a media mañana. Los hombres elegidos para llevarlo a cabo fueron 10 comandos de la policía pertenecientes al nebuloso Núcleo Operativo Central de Seguridad.

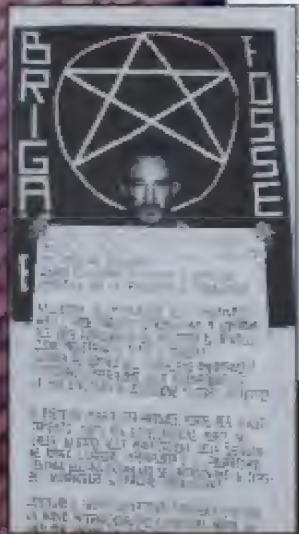
Los Comandos NOCS fueron elegidos de entre los mejores y más inteligentes voluntarios de la policía.

Como parte del Corpo delle Guardie di Pubblica Sicurezza (Cuerpo de la Guardia de Seguridad Pública), el NOCS consistía en unos 30 oficiales de policía altamente entrenados. Conocidos como los "tête de cuivre" o "cabezas de cobre", a causa de las capuchas de cuero diseñadas para protegerles la cabeza y el cuello, los comandos NOCS fueron elegidos de entre los mejores y más inteligentes voluntarios de la policía. Un curso de selección escogió a los candidatos, cuyo entrenamiento fue realizado posteriormente según el del SAS británico, el GIGN francés y el GSG-9 alemán. Efectuado en el Centro de Instrucciones de Policía de Anversa, en las colinas de Cerdeña, el entrenamiento incluía combates cuerpo a cuerpo, conducción a gran velocidad y tiro de combate con el subfusil Beretta Modelo 12 y otras armas. También se les adiestró en técnicas de asalto y en el uso de municiones especiales como los granados de asaltamiento, dispositivos en rápel, tácticas y psicología de los terroristas, y vigilancia electrónica.

El 26 de enero de 1982, los hombres del NOCS encontraron una oportunidad única para poner a prueba su entrenamiento especializado: el asalto al apartamento de Via Pindemonte. En las últimas horas de la mañana de aquel día, los miembros del NOCS y

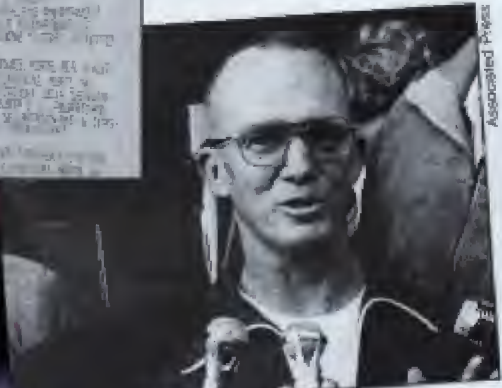


Associated Press



Associated Press

Extremo izquierda, abajo: Los voluntarios ecotópicos del Núcleo Operativo Central de Seguridad (que llevan la insignia de la policía italiana recuadrada arriba) se entrenan en todos los aspectos de las operaciones de rescate de rehenas. Extremo izquierda: El apartamento de Via Rindemonte donde se mantuvo secuestrado al general James Dozier durante 42 días. Izquierda: Esta fotografía del general Dozier con barba después de semanas de cautividad y sujetando un mensaje de las Brigadas Rojas con el símbolo de la organización terrorista detrás de él, resultó posteriormente ser un montaje. Abajo: El general Dozier tras su liberación. Inferior: Dos comandos NOCS, tras su espectacular incursión de cuatro trancos en el escondrijo de las Brigadas Rojas, conducen a lugar seguro al general liberado.



Associated Press



Signa/Cher/Telef

GENERAL DE BRIGADA JAMES DOZIER

Para secuestrar a un miembro de las filas del Ejército norteamericano en Europa, las Brigadas Rojas no podían haber elegido a alguien más venaz que James Lee Dozier. Graduado en West Point, Dozier había servido en el Ejército norteamericano 25 años, y sus colegas le conocían como el soldado entre los soldados. Adquirió gran reputación por su destreza personal en la guerra del Vietnam, donde fue condecorado con la Estrella de Plata y tres Estrellas de Bronce por su bravura, además del Corazón Púrpura cuando fue herido en combate. Con una talla de 1,77 m, sirvió en un regimiento de caballería acorazada en Vietnam y, después de la guerra, fue destinado a unidades acorazadas de Alemania Occidental. También dirigió una brigada de la 3.ª División Acorazada en Fort Hood, Texas, además de pasar por numerosos puestos de estado mayor. En julio de 1980, el general Dozier fue nombrado jefe adjunto de estado mayor en el cuartel general de las fuerzas terrestres de la OTAN en el sur de Europa, situado en Viena, una posición que lo convirtió en segundo oficial en el mando del Ejército norteamericano en la zona. Delgado pero con muy buena forma física, Dozier consideró el peor aspecto de su cautividad el aburrimiento y el estar apartado de su régimen de ejercicios diarios. Tras una dieta alimenticia razonablemente buena durante los 42 días de su cautividad, la primera comida que pidió al ser liberado no pudo ser otra: una hamburguesa con queso, patatas fritas y una Coca Cola. Entre las muchas menciones que se le hicieron por su resistencia durante esta crisis, destaca la del presidente Ronald Reagan: "El mismo coraje y resolución que demostró James Dozier en el campo de batalla durante la guerra han vuelto a destacar en él durante esta nueva prueba. Su país y nuestros aliados pueden estar muy orgullosos de este gallardo hombre."



otros oficiales de policía empezaron a situarse en posición cerca del edificio de apartamentos. Los civiles que trabajaban en la zona fueron silenciosamente evacuados poco antes de las 11.30 horas, antes de la operación, y se puso en marcha una excavadora para que proporcionase ruido de cobertura. Poco después de las 11.30 horas una furgoneta se colocó delante del edificio y los 10 hombres del elemento de asalto del NOCS se lanzaron a la acción. Jóvenes con pantalones blancos y agentes de policía vestidos de pasero bloquearon inmediatamente las salidas del supermercado situado debajo del apartamento para impedir que ningún comerciante se interpusiese en la línea de tiro, pues se temía que los terroristas tuvieran ocasión de utilizar sus armas. (Una mujer contó posteriormente que había llamado a casa para decir que la tenían prisionera durante lo que ella creyó que era un robo) La escena comenzó.

A las 11.36 horas los comandos equipados con

blindaje corporal y armados con subfusiles Beretta, subieron rápidamente por las escaleras a la primera planta. Su líder, un fornido levantador de pesos, derribó la puerta del apartamento de un solo golpe. Al lanzarse dentro, los comandos se encontraron de cara con un terrorista que tenía una bolsa con comestibles, pues acababa de volver de la tienda situada abajo. Un comando NOCS le tumbó con un golpe de karate antes de que pudiese reaccionar.

En la primera habitación de la derecha estaba sentado el general James Dwyer atado y amordazado en la tienda azul, rodeado por cuatro terroristas, dos hombres y dos mujeres. Al oír el estrépito, uno de los hombres apuntó con una pistola a Dwyer para llevar a cabo su ejecución. Un miembro del equipo de asalto fue más rápido y empleó la culata de su M-12 para derribar al terrorista de un golpe en la nuca. El hombre cayó al suelo y los otros tres se rindieron sin ofrecer resistencia. En menos de 90 segundos el equipo NOCS había privado a las Brigadas Rojas de su presa. Liberado, Dwyer mostró su admiración: "Maravilloso". El general fue rápidamente evacuado mien-

Arriba, izquierda: Totalmente rematado y de nuevo con uniforme, el general James Dwyer narra su experiencia en el Pentágono, el 4 de febrero, durante una conferencia de prensa. A su espalda puede verse un esquema de la tienda en la que permaneció.



ANSA

Arriba: Creado en 1978 tras el asesinato del ex primer ministro Aldo Moro, el Núcleo Operativo Central de Seguridad sólo recibe órdenes de su comandante, Gaspare de Francisci, el hombre nombrado por el gobierno italiano para combatir el terrorismo. En la fotografía, un grupo del NOCS junto a un helicóptero Agusta-Bell 312.

tras los NOCS se quedaban a cubierto para atrapar a cualquier terrorista que pudiese estar en la casa sin darse cuenta de lo ocurrido.

Los arrestados en el asalto fueron Emanuela Fracella, Antonio Savasta, Emilia Libera, Cesare di Leonardo y Giovanni Cucco. Savasta era un importante líder de las Brigadas Rojas sospechoso de haber desempeñado un papel clave en el secuestro de Aldo Moro. Después del asalto, se arrestó también a varios miembros claves en Verona, Padua y Mestre, cerca de Venecia.

Desgraciadamente, la excelente reputación del Núcleo Operativo Central de Seguridad se resquebrajó por unos acontecimientos posteriores. Cinco de los rescatadores del general Dozier fueron juzgados después por torturas a miembros de las Brigadas Rojas y luego la unidad ha quedado eclipsada por una formación rival, el GIS, salido de las filas de los Carabinieri, el Groupe Interventionnel Speciale (Grupo de Intervención Especial).

Basado cerca de la localidad de Lavarino, el GIS se compone de 48 voluntarios de los Carabinieri, bajo el mando de un comandante. Elegidos entre personal cualificado en paracaidismo (los Carabinieri tienen su propia unidad paracaidista), el GIS recibe un intenso

entrenamiento físico. Todos los días miembros del GIS completan una carrera campo a través de cinco kilómetros, dos kilómetros a nado y combate cuerpo a cuerpo. También se da gran importancia a la práctica de tiro, incluyendo el uso de una "casa de la muerte" tipo SAS, en la que los miembros de la unidad actúan como rehenes durante unos ejercicios con munición real. Los miembros se entrenan como francotiradores a fin de trabajar en conjunción con equipos de asalto, mientras se ensayan técnicas de demolición y asalto, rápel, y otros métodos de entrada, hasta que los hombres trabajen sin fallos como equipo. El entrenamiento en técnicas contra secuestros de avión también se realiza en el Aeropuerto Leonardo da Vinci, en Roma. Los miembros del GIS usan el subfusil Heckler Koch MP5 de 9 mm, en lugar del Beretta Modelo 12 empleado por el NOCS, y se preparan en el uso de gas y otras armas especiales.

A pesar del hecho de que el GIS ha usurpado actualmente la gloria del NOCS, y a pesar del escándalo que resultó del encarcelamiento de algunos miembros del NOCS, siguen siendo los "caballos de guerra" los que realizaron el rescate más espectacular en Italia y los que, en consecuencia, propincharon el golpe más destacado en la guerra contra las Brigadas Rojas. Por ello, el puesto del NOCS en la historia de las unidades antiterroristas de élite está asegurado.

Creado para contrarrestar el "azote de los Fokker" en el invierno de 1915, el Grupo de Caza n.º 12 francés -las "Cigüeñas"- incluiría algunos de los mejores ases aéreos de la Primera Guerra Mundial.

Una hora antes del amanecer del 7 de agosto de 1916, tres aviones exploradores Nieuport XVII del servicio aéreo francés despegaron en una simple pista de hierba; eran los primeros aviones de la patrulla del amanecer. La batalla del Somme estaba en pleno desarrollo y los aviones de ambos bandos estaban totalmente ocupados en proporcionar reconocimiento aéreo a las fuerzas terrestres. Además, las jóvenes ramas de aviación estaban explorando una nueva función: el ataque directo sobre el enemigo, bien en el aire o bien en la tierra. Los tres aviones franceses iban bien cargados de munición para realizar una misión de ataque al suelo.

Sin embargo, ésta no era una patrulla ordinaria. Un examen de los Nieuport revelaba el dibujo de una cigüeña en los fuselajes, el emblema del grupo de caza de élite francés: el Grupo de Caza n.º 12, las Cigüeñas (las Cigüenias). Más aun, los tres pilotos de los Nieuport eran los máximos ases del servicio aéreo francés. A la cabeza de la patrulla iba el teniente Alfred Heurtaux, comandante de la Escadrille n.º 3 (su última marca fue de 21 victorias confirmadas) mientras que, junto a él, iban los tenientes René Dorme (23 victorias) y Georges Guynemer (53 victorias).

Su objetivo era un campamento alemán situado justo detrás de la primera línea enemiga. Mientras volaba a nivel de los árboles, el trío se aproximó a la posición enemiga sin ser visto. Las ametralladoras Vickers de 7,62 mm se prepararon y, tras un gesto de Heurtaux, los franceses abrieron fuego. Se acababa de tocar drapa y los medio dormidos alemanes fueron sorprendidos por completo. Los "boches", contó después Heurtaux, "echaron a correr en todas direcciones como si de hormigas aterrorizadas se tratara". Los Nieuport barrieron arriba y abajo el campamento, ametrallando a todo lo que se movía con ráfagas precisas de sus armas. El intento de los alemanes de montar sus ametralladoras fue aplastado sin piedad; los muertos y heridos quedaron tumbados sobre sus armas destruidas.

Una vez destruido el campamento alemán, los Nieuport se elejaron en busca de nuevos objetivos. Una carretera llena de camiones alemanes fue ametrallada de un extremo a otro antes de que los pilotos avistasen a lo lejos un tren de tropas inmóvil. Cargado de soldados aquel blanco era prácticamente un regalo. Los ases franceses volaron a lo largo del tren, descargando sobre él el resto de su munición. Volaban tan bajo que los pilotos podían verse unos a otros a través de las ventanas de los vagones. Tras gastar-se la munición, los Nieuport volvieron a casa, con otra misión completada con éxito.

Tras adquirir rápidamente una excelente reputación como grupo de caza de élite del Servicio Aéreo francés, las "Cigüeñas" pudieron reclutar a muchos de los mejores aviadores del país. Entre ellos (desde la derecha) está el teniente Alfred Heurtaux, el teniente René Dorme y el capitán Felix Brocard, comandantes del grupo. Arriba, detecha: El capitán Georges Guynemer, el más popular de los ases, describe las ventajas de su Spad S-VII al general Franchet d'Espèrey el 11 de junio de 1917. Ese mismo día fue condecorado con la Cruz de Oficial de la Legión de Honor. Extremo derecha: Pilotos de la Escadrille n.º 3 Cigüenias. El tercero por la izquierda es el propio Georges Guynemer.





LAS CIGÜEÑAS

El Grupo de Casa n.º 12 se creó en noviembre de 1918 como parte de la lucha trabada contra los grupos de casa aliados por los alemanes durante la gran batalla de Verdún. El núcleo del grupo fue la Escadrille n.º 1, la punta de lanza a la que se unieron las Escadrilles n.º 36, n.º 73 y n.º 103, bajo el mando del capitán Felix Brocard. Los cuatro escuadrones permanecieron intactos dentro del grupo hasta comienzos de 1918, cuando el 73.º Escuadrón fue sustituido por el 87.º, una unidad con buena reputación que fue creciendo durante sus ocho meses dentro de las Cigüeñas. El emblema cigüeña (arriba) fue adoptado por la Escadrille n.º 1 cuando se trasladó al Frente de Verdún en la primavera de 1918. El motivo de elegir este emblema no está claro, pero todo el grupo lo adoptó y cada escuadrón hacía una cigüeña en distintas fases de vuelo. Tras la muerte del as, la famoso Hispano-Buiza, fabricante de los motores de los Spad, tomó la de Duynhoven como su marca.

AVES DE PRESA





Teniente Ducloux, Escadrille n.º 3, Grupo de Caza n.º 12, Francia 1916.

El teniente Ducloux lleva el uniforme de la Aviación Militar francesa, que incluye una guerrera azul claro y unos pantalones azul oscuro. Su chaqueta azul oscuro luce las dos barras doradas de teniente, que también aparecen en los palcos de las bocanillas. Su guerrera lleva la insignia de cigüeña del Grupo de Caza n.º 12 junto a dos condecoraciones y la insignia de piloto está en su pecho derecho. El uniforme queda completo con las característicos botas de caña alta de los aviadores de la Aviación Militar.





CAPITÁN GEORGES GUYNEMER

Tras ser rechazado repetidas veces en el servicio militar por su frágil salud, Georges Geynemer llegaba a convertirse en el más querido de los ases de caza franceses, derribando 53 aviones enemigos.

Nacido en Compiègne en 1894, consiguió ser admitido en el estamento militar como aprendiz mecánico de aviones y, una vez dentro, convenció con éxito a su oficial en jefe para que le permitiera entrenarse como piloto. Tras conseguir sus alas, fue destinado a la Escadrille M.F. n.º 3 en junio de 1915, cuyo decano comandante, Felix Brocard, le enseñó los elementos básicos del vuelo en combate. Consiguió su primera victoria al mes de su llegada al frente y, durante el resto del año, adquirió experiencia en combate bajo la guía de los pilotos veteranos de la unidad. Tras pasar a pilotar aviones Nieuport, la marca de Geynemer empezó a ascender rápidamente y durante las batallas de Verdún y el Somme, derribó 21 aviones enemigos, aumentando su marca hasta 29 victorias a finales de 1916. Por entonces, la necesidad de héroes que sirviera un público fatigado por la guerra convirtió a Geynemer en la sensación de muchas voladas. Su aspecto atractivo y pálido se combinaron con sus éxitos aéreos para garantizarle una popularidad universal.

Durante 1917 su marca continuó aumentando pero numerosos accidentes casi mortales, y el peso de las expectativas públicas hicieron mella en él. A pesar de la debilidad de su salud, Geynemer se negó a dimitir y, poco después de asumir el mando de su escuadrón, partió en una patrulla matutina el 11 de septiembre para no volver a ser visto nunca más. Su muerte fue motivo de luto nacional y, aunque su palmarés final de 53 victorias fue superado por el capitán Henri Fonck, siguió siendo el as favorito de Francia.

Las batallas de esta naturaleza eran lugar común de los Cigüeñas pues habían sido creados desde el principio como grupo de caza de élite. Su formación fue una respuesta a la superioridad aérea conseguida por los alemanes durante el gran asalto contra Verdún la primavera de 1916. Los alemanes habían conseguido la superioridad sobre los aliados con sus unidades especializadas equipadas con los devastadores monoplazos Fokker. Tras obtener el control aéreo sobre Verdún, negaron así a los franceses la información aérea tan vital en los duelos de largo alcance de la artillería que caracterizaron a esta batalla. Los franceses les imitaron formando grupos especializados, los llamados (groupes de chasse), cuya finalidad era buscar, contactar y destruir al enemigo. Afortunadamente para los franceses, las versiones perfeccionadas del biplano Nieuport (superior al monoplazano Fokker) fueron las que equiparon a estas nuevas unidades, por lo que, a mediados de 1916, la balanza se había inclinado a favor de los aliados.

El éxito de las nuevas unidades de caza condujo a la formación del Grupo de Caza n.º 13. Su comandante, Felix Brocard, estaba decidido a que su escuadrón fuera el mejor e inmediatamente empezó a "cazar" a los mejores aviadores de combate de las otras unidades. La reputación de la Escadrille n.º 3 solía bastar para atraer a jóvenes pilotos ambiciosos, previa invitación de Brocard. Las promesas de los oficiales al mando de las unidades que perdían a sus mejores pilotos no surtieron de nada y Brocard consiguió sus hombres. Para equilibrar el flujo de nuevos pilotos, los finidos, los incompetentes o, simplemente, los meritorios, se quedaron fuera.

Parte del encanto de los Cigüeñas tenía lugar fuera de los estrictos confines del combate, la vida de la unidad era de un ritmo insensacional. Los honorarios y premios pagados por las compañías de aviación y armamento (incluyendo pagas extra y demás incentivos económicos) proporcionaban los fondos necesarios para una buena nivel de vida. El pueblo francés idolatraba a sus ases y, en público, se les trataba como a grandes celebridades. Las damas de la alta sociedad enviaban a los acrobatas sus hijos.

Arriba, izquierda: Georges Geynemer (a la izquierda) con su mecánico y el monoplazano Morane-Saulnier L con el que consiguió su primera victoria. Arriba: Geynemer prueba los controles de otra máquina rápida mientras sus compañeros lo observan. Abajo, derecha: El prototipo Spad S-VII de Geynemer "Vieux Charles".

sus coches con obiter para que, al retorno de sus peligrosas misiones, trajeran a París a ciertos favores para alguna fiesta nocturna. Con una existencia muy distinta a la taberna de las trincheras, los pilotos de las escuadrillas Cigüeñas vivían en un mundo respiratorio en el que se alternaban breves instantes de combates aéreos de la mayor violencia con el hechizo de las comodidades, muy lejos del frente.

Desde su privilegiada posición como unidad prioritaria del servicio aéreo, los pilotos de los Cigüeñas pudieron disponer del nuevo caza Spad S-VII. En septiembre de 1916, Heurtaux y Geynemer recibieron dos de ellos para que los probaran y, aunque eran nuevos manobrables que el Nieuport, gracias al increíble motor Hispano-Suiza los Spad S-VII eran superiores en todos los demás aspectos. En febrero de 1917 todo el grupo estaba ya equipado con el Spad S-VII. Era el caza ideal para los veteranos de la rebanadura: Escadrille Spa n.º 3, quienes, en los seis meses posteriores a la introducción de este avión, consiguieron derribar más de 200 aparatos enemigos un récord extraordinario que nunca se repetiría durante la Primera Guerra Mundial.

Cinco o seis pasadas solían bastar para sacar a los alemanes de sus trincheras y zanjas.

Un piloto de caza es, por propia naturaleza, un individualista, y los Cigüeñas degustaban de toda una variopinta paleta de personajes. Uno de ellos era el teniente H. Noët de Rochement, de la Escadrille Spa n.º 26, que poseía un sentido del humor especímicamente negro. Uno de sus entretenimientos favoritos durante los períodos tranquilos consistía en lanzarse en picado sobre una posición alemana y, en lugar de abrir fuego, lanzaba una provocativa nota en la que se prometía al destinatario los encantos de alguna célebre belleza si se reunía con ella aquella noche en París. A ello seguían varios mensajes más e incluso fotografías eróticas que no dejaban de intrigar a los hombres que las recogían, fatigados por las trincheras y muy alejados de semejantes asuntos. Cinco o seis pasadas bastaban para sacar a los alemanes de sus trincheras y empezaban a hacer señas al piloto que los sobrevolaba. Entonces, en esta posición completamente vulnerable, los alemanes eran una presa fácil para Rochement, quien los barría con un preciso fuego de su ametralladora.

Rochement era un luchador astuto en las batallas aéreas, pero su probetaria carrera como as terri-

no abruptamente el 15 de septiembre de 1916, cuando sus piernas quedaron mal heridas por el fuego de las ametralladoras enemigas. Tras estrellarse detrás de las líneas enemigas, murió sobre la mesa de operaciones mientras los cirujanos intentaban amputar sus desmoronados miembros.

Aun siendo excepcionalmente bueno, las expectativas de vida para los pilotos eran siempre muy cortas en el brutal mundo del combate aéreo sobre el Frente Occidental. Pocos aviadores sobrevivieron a la guerra aérea. Uno de los más "afortunados" ases fue el comandante de la Spa n.º 3, Alfred Heurtaux, que realizó su última patrulla el 3 de septiembre de 1917. Mientras probaba uno de los últimos Spad XIII, avistó un biplaza alemán muy lento por debajo de él y, aunque su avión no estaba preparado para el combate, no pudo resistir el desafío y se lanzó hacia abajo para disparar. Desgraciadamente para él, sus cañones no dispararon adecuadamente y, durante su pasada, el artillero alemán alcanzó al Spad con unos pocos disparos bien apuntados. El Spad se estremeció por los impactos y Heurtaux cayó hacia abajo, viendo como salía sangre de su muslo. Tras conseguir estirarse detrás de las líneas enemigas, fue llevado a un hospital militar donde se descubrió que su muslo había sido atravesado por dos balas incendiarias. A pesar de ser generalmente fatales, las balas incendiarias salvaron su vida. Durante su trayecto a través de su pierna, había cortado una arteria importante y una vena, pero el fósforo en combustión que envolvía las balas había cauterizado las heridas, impidiendo así que se desangrase hasta morir. Sin embargo, el daño fue suficiente para impedirle volar de nuevo y se le nombró un sucesor para dirigir la Spa n.º 3.

Como principal as de las Cigüeñas, Guyonier heredó su puesto pero, al igual que otros muchos grandes ases, era esencialmente un solitario, mal adecuado para las responsabilidades del mando. La nueva tarea pesó demasiado sobre él y sus compañeros notaron cómo empezaban a afectarle las tensiones del combate aéreo. El 11 de septiembre no consiguió volver de una patrulla y, poco después, los alemanes se atribuyeron su derribo a manos del desconocido teniente Kurt Wiesenmann.

El avión se dio la vuelta panza arriba y los cuerpos de los tripulantes cayeron.

La muerte de Guyonier constituyó un duro golpe para los aviadores de las Cigüeñas y su pérdida fue llorada en toda Francia. Sin embargo, su muerte espoleó a sus colegas lanzándoles a una venganza: el ritmo de misiones aumentó mientras los pilotos de las Cigüeñas surcaban los cielos en busca de alemanes que derribar. La venganza por Guyonier la consiguió, apenas dos semanas después, una joven estrella de la Spa n.º 103 llamado René Fonck. En una patrulla de rutina, Fonck avistó un biplaza alemán a lo lejos. Lanzándose en picado tras su cola, Fonck alcanzó a los dos tripulantes con una sola ráfaga: el avión se dio la vuelta panza arriba y los cuerpos de los tripulantes cayeron. En un examen posterior, el piloto muerto resultó ser Wiesenmann. Fonck se convirtió en un héroe nacional y tomó el lugar de Guyonier en los afectos del público. El alto mando empezó a promocionar a Fonck como el ejemplo de la aviación francesa, algo que se confirmó con su siempre ascendente cifra de victorias. Muy calculador, siempre sopesaba los riesgos antes de pasar a la acción, sobrevivió así a la guerra. Su marca final de 75 victorias lo convirtió en el máximo as del bando aliado.

Una característica notable de Fonck fueron las victorias retumbantes. El 9 de mayo de 1918, Fonck encon-

tró un avión de reconocimiento alemán escoltado por dos cazas. Su primer apretón sobre el disparador recorrió el biplaza de un extremo a otro, la segunda ráfaga envió en llamas a uno de los cazas contra el suelo. El tercer avión alemán fue eliminado mientras se alejaba para salvarse, víctima de la mortífera puntería de Fonck a larga distancia. Tras volver a la base para repostar y armarse, despegó de nuevo y, tras una larga búsqueda, avistó sin ser descubierto un biplaza, al que despatchó así que sus tripulantes descubriesen quién les había alcanzado. La destrucción del biplaza trajo a escena nuevos cazas alemanes pero, prescindiendo esta vez de la precaución, Fonck derribó a dos antes de escapar hacia el oeste. Aunque no fue un logro desigualado -tres aviadores británicos consiguieron similares resultados en un día- fue una hazaña memorable. Los últimos meses de la guerra fueron un período altamente productivo para

Alajo, derecha e izquierda. El capitán René Fonck demostró ser el "as de ases" del bando aliado y su palmarés final de 75 aviones derribados era muy superior a las 53 victorias de Guyonier y las 45 de su rival de la Escadrille n.º 85, el capitán Charles Nungesser. Este valeroso piloto consiguió tan elevada cifra de derribos gracias a su profesionalidad, en vez de con la feroz bravura de sus rivales. (inferior: Parte del éxito de Fonck se debió a su pavorosa maestría en el tiro. En la fotografía, el se prueba una carabina de caza.



Fonck y repitió otras seis victorias en un día en septiembre, preparando más pruebas de su increíble habilidad como verdugo del aire.

Aunque muchos excelentes pilotos murieron en el transcurso de la guerra, las Cigüeñas siempre consiguieron mantener el alto nivel de su formación. La mayoría de los ases franceses se unieron al grupo y, al igual que el Cuco de Sachitoten en el bando contrario, inspiraron el miedo en las unidades enemigas al enfrentarse a ellas. Su contribución a la victoria en la Primera Guerra Mundial no puede ser olvidada. Además de las enormes pérdidas materiales infligidas al enemigo, los hombres de las escuadrillas Cigüeñas fueron también un elemento vital en el mantenimiento de la moral francesa, tanto civil como militar. Francia era el campo de batalla sobre el que se combatía la guerra en el oeste y la pérdida de una considerable porción de sus principales centros in-

dustriales ante la ocupación constituyó un doloroso golpe. Además el desmoronamiento que sobrevino al conflicto cayó en gran parte sobre Francia y, durante 1917, la moral decayó; los rumores de truces se extendieron y el Ejército tuvo de sobra un gran armamento frente a los incesantes bombardeos de la guerra de trincheras. Los maravillosos heroísmos de estos ases fueron especialmente importantes para los franceses. Al menos en el aire, Francia consiguió ganar y, durante el período que va desde el fracaso de la ofensiva Nivelle en la primavera de 1917, hasta la gran ofensiva aliada del verano de 1918, los aviones con la insignia de la cigüeña proporcionaron un sentimiento de esperanza en la victoria final a los soldados de las trincheras, los aludidos en los campos y los obreros en las fábricas de municiones.

CAPITÁN RENÉ FONCK

Arrogante y vanidoso en extremo, René Fonck no contó nunca con las simpatías de quienes le conocían, pero nadie pudo negar su gran habilidad como piloto de caza. Nacido en Saulay-Meurthe, junto a las montañas de Vosges, en el este de Francia, Fonck fue reclutado en un batallón de ingenieros en 1914. Tras repetidas solicitudes para pasar a la rama de aviación, se le ordenó presentarse para el entrenamiento de vuelo en febrero de 1916 y se graduó como piloto en junio de aquel año. Destinado a un escuadrón de reconocimiento, tuvo que esperar hasta el 6 de agosto de 1916 antes de conseguir su primera victoria y confirmar así sus deseos de convertirse en cazador. Tras una segunda victoria confirmada, en abril de 1917, no colmadas sus esperanzas al ser destinado a la Escadrille Spa n.º 103, componente del famoso Grupo Cigüeña. A los mandos ya de un avión de caza de primera clase y con plena libertad para concentrarse en el derribo de alemanes, la carrera de Fonck se aceleró rápidamente. Su éxito residía en una combinación de buenas habilidades en el vuelo y una extraordinaria precisión en el disparo: pasaba muchas horas practicando con ametralladoras y carabinas y se convirtió en un maestro del tiro con ángulo de corrección. Económico siempre con la munición, podía despachar a sus víctimas con unos pocos proyectiles. Él decía: "Pongo las balas en el blanco como si lo hiciera con la mano". A diferencia de sus contemporáneos, Fonck sobrevivió a la guerra y murió tranquilamente en su cama en 1952.



Arriba: Propulsado por un motor Hispano-Suiza de 160 hp, el Spad 5-VII ofrecía elevadas prestaciones y fuego sincronizado.

BROADWAY, BIRMANIA



Extremo izquierdo: El teniente coronel Alton (con el mapa en la mano) examina las informaciones del reconocimiento sobre los futuros lugares de desembarco. De pie, a la derecha, en la reunión de oficiales, el general de brigada Michael Calvert (izquierda) y el general de división Odo Wainman (derecha).



En marzo de 1944, los hombres del Comando Aéreo n.º 1 hicieron historia al convertirse en los pioneros de la invasión aerotransportada.

"Sólo es un campo cubierto de hierba en medio de una jungla donde el búfalo ha dormido durante incontables años bajo el sol birmano. Sin constar en ningún mapa, era desconocido y así nombre hasta que las necesidades de la guerra le concedieron una repentina importancia. Entonces, una noche, muchos británicos en planadores se lanzaron como águilas gigantes en medio de la pálida luz de la luna, haciendo así historia en la guerra aérea y bautizándolo como 'Broadway Birmania'."

Escritas por un coronel de la Fuerza Aérea del Ejército de los Estados Unidos (USAAF), estas palabras describen la invasión aerotransportada de Birmania en marzo de 1944. El éxito de la operación "Jueves", como se le denominó, se apoyó en una desusada unidad. Esta unidad era el Comando Aéreo n.º 1 de la USAAF.

En febrero de 1943, las recién formadas Brigadas de Penetración de Largo Alcance (LRRP) del general

de división Orde Wingate habían sido enviadas a Birmania para destruir las líneas de comunicación japonesas en el norte del país. Creando la alarma y la confusión, se esperaba climar a los japoneses de invadir la India. Conocidos como los Chindits, el nombre de un dragón mítico, esta fuerza combinada de británicos, guineas y birmaneses, se había entrenado para combatir como incursores y guerrilleros. Tras semanas de operaciones, una vez cumplida su función en una serie de incursiones *hit-and-run*, la fuerza de Wingate marchó de vuelta a la India y China. Aunque los chindits habían perdido un tercio de sus hombres por las enfermedades y la acción enemiga, Wingate estaba convencido de que las brigadas de infantería ligera, apoyadas y abastecidas desde el aire, podrían sobrevivir detrás de las líneas enemigas. Sin embargo, también se dio cuenta de que había que elaborar un método para evacuar a los heridos hacia la India en caso de repetir las operaciones de los Chindits.

Wingate acompañó a Winston Churchill a la Conferencia de Quebec con el presidente norteamericano Franklin D. Roosevelt, en el año de 1943, y consiguió convencer a ambos líderes de la importancia del apoyo aéreo en las operaciones en Birmania. Le presentaron al general Henry "Hap" Arnold, general en jefe de la USAAF, quien quedó impresionado con las

COMANDO AÉREO N.º 1

Conocido inicialmente como "Proyecto 87", la Fuerza de Comando Aéreo n.º 1 se compuso finalmente de cuatro elementos con un personal total de 87 oficiales y 436 hombres alistados. El Escuadrón de Transportes salió del Mando de Transporte de Tropas y disponía de 13 aviones Dakota C-47, 100 planeadores Waco CG-44 y 25 planeadores de construcción TG-6 para pequeñas operaciones. El Escuadrón de Ambulancias y Intercambio comprendía 12 aviones ligeros L-1 Vigilant, 100 helicópteros L-8 Sentinel y cuatro Sikorsky YR-4. Entre los últimos fueron los primeros helicópteros de serie del mundo y habían sido destinados a la unidad para pruebas de campaña. El Escuadrón de Casa fue equipado con 30 cazabombarderos P-51A Mustang y 12 bombarderos medios B-25H Mitchell. El cuarto y último elemento del Comando Aéreo n.º 1 era el Grupo de Apoyo de legiones, proporcionado por la 500.ª Compañía de Ingenieros.

Aerotransportados. Esta unidad estaba equipada con tractors aerotransportables, niveladoras y excavadoras para la construcción de aeródromos. Todos los oficiales eran pilotos entrenados y eran capaces de pilotar cualquier avión de la unidad, además de trabajar como controladores aéreos y, si era necesario, hacer las funciones de personal de apoyo en tierra. Todos los hombres se preparaban en las habilidades de los soldados de infantería y estaban armados con subfusiles Thompson, carabinas y revólveres. Ante la insistencia del mayor general Wingate, cada uno de las 48 columnas de los chindits recibió un oficial de la RAF y un destacamento de comunicaciones. El Comando Aéreo disponía así de un excelente enlace tierra-aire que les permitía realizar incursiones sorpresa o llevar a cabo evacuaciones de víctimas donde fuese más necesario.

Izquierda: Con su característico salacoi, el general de división Wingate da instrucciones a varios Chindits y pilotos sobre la misión que les espera.

Arriba, extremo izquierda: Alison, el teniente coronel Scott (centro) y un piloto de planeadores del Comando Aéreo n.º 1 posan para la cámara justo antes del despegue. Izquierda: El teniente coronel Cochrane sobre el ala de su P-51 Mustang. Arriba: Listos para rodar. Una fila de planeadores en el aeródromo de Lalaghat muestra la enorme escala de la operación "Jueves".



ideas de Wingate. Atrevido, sin embargo, fue más lejano y consideró el suministro de una fuerza de desembarco aéreo con mayor poder de fuego en forma de cazabombarderos y bombarderos medios. Una vez acordado el concepto del Comando Aéreo n.º 1, Arnold puso en marcha la máquina reclutando líderes para su revolucionaria unidad de combate.

La primera elección fue el teniente coronel Philip Cochran, un oficial seguro, agresivo e imaginativo, que ya había conseguido un destacado palmarés de combate como piloto de caza en el norte de África. El segundo en la lista de Arnold fue el teniente coronel John Alison. Al igual que Cochran, Alison había destacado en acción cuando volaba con los famosos "Tigres Voladores" de China. Mientras Cochran era un líder extrovertido y comunicativo, Alison era un tipo más disciplinado y arrojado, muy versado en planificación y administración, cuestiones que eran parte esencial del éxito de las operaciones.

Cochran y Alison recibieron carta blanca del general Arnold para procurarse el equipo y personal necesarios para su nuevo mando. Eligieron lo mejor que había. El mayor Grant Mahoney, un "as" del escenario del Pacífico, fue seleccionado para dirigir la sección de caza y, conforme llegaban los pilotos a la unidad, éstos a su vez recomendaban a otros. Tras los viajes de entrenamiento en Carolina del Norte, Cochran y



Fotografía principal: Una patrulla de cuatro Mustang "revolotea" sobre una de las bases de Assam, en la India, tras volver de una patrulla sobre Broadway. Un bombardero medio B-25 aterriza simultáneo en la "pista seca". Sobre todos ellos pueden verse las bandas del fuselaje, insignia oficial del Comando Aéreo n.º 1.

los primeros elementos del Comando Aéreo n.º 1 llegaron a Nueva Delhi, en la India, el 13 de noviembre. Mientras los tripulantes del Escuadrón de Transporte practicaban el despegue de planeadores "Waco" cargados, los pilotos del Escuadrón de Caza lanzaban sus P-51 Mustang en combates aéreos simulados para poner en práctica sus habilidades aéreas.

La primera misión de combate del Comando Aéreo se realizó el 3 de febrero de 1944, dirigida por el propio Cochran y el Escuadrón de Bombardeo con B-25H Mitchell se unió al combate una semana después. El teniente coronel R. Smith, oficial al mando del Escuadrón de Bombardeo, describió después las tácticas que adoptaban cuando atacaban las líneas de comunicación en el norte de Birmania:

Nuestros cañones y ametralladoras estaban fijados a 1000 m y una pasada típica consistía en tres disparos del cañón aproximadamente a 1500, 1000 y 500 m, intercalados con ráfagas de fuego de ametralladora. Gran parte de los ataques se realizaban entre los 300 y 400 km/h... la mayoría de nosotros podíamos dar en un blanco del tamaño de un garaje de una plaza.

A finales de febrero de 1944, los cazas, bombarderos y transportes del Comando Aéreo n.º 1 se habían enviado a aeródromos avanzados en la India. El 25 de febrero, se reclamó a los planeadores para que ayudasen a elementos de la 18ª Brigada de Chindit que cruzaba el río Chindwin. Dos planeadores que llevaban botes plegables y motores fueraaborda, aterrizaron en una duna de arena. Tras ser descargados, fueron "enganchados" por un C-47 y volvieron a la base de origen.

A comienzos de marzo de 1944, los japoneses cruzaron el río Chindwin y se encaminaron hacia Imphal y Kohima. La situación exigía una respuesta rápida y aviones B-25 realizaron varias misiones de recolecta-

Operación "Jueves"

Comando Aéreo n.º 1, Birmania, marzo 1944





nimiento en busca de lugares adecuados para aterrizar las fuerzas aéreas. La tarea de embalsar las operaciones aerotransportadas británicas contra las líneas de comunicaciones japonesas le tocó a la 17.ª Brigada de Infantería británica, bajo el mando del general de brigada Michael Calvert. El terreno elegido fue un desierto de casi dos kilómetros con los Waco remolcador por los C-47 del Comando Aéreo n.º 1.

El 6 de marzo, los planeadores se reunieron en el aeródromo de Lashgar, a 150 km de la frontera indio Cochran, concluyó las instrucciones de este punto con las palabras: "Nada de lo que hayan hecho antes o hagan después va a servirles ahora. Sólo las próximas horas. Una noche van a encontrar ustedes sus armas". Se habían elegido dos claros en la jungla como lugares de aterrizaje. El primero, conocido como "Pocadilly", estaba al este del valle de Irrawaddy y el segundo, denominado "Broadway", estaba al oeste. Cochran envió al teniente Russian a reconocer ambos lugares y el teniente volvió de su misión justo cuando las tropas británicas salían a bordo de los planeadores. Se informó indicaba que un aterrizaje en Pocadilly sería imposible debido a que la zona estaba bloqueada por troncos. Sus palabras causaron gran consternación, pero Calvert informó a Cochran de que él quedaría satisfecho si veía a todos los de su brigada posados en Broadway. Wingate estuvo de acuerdo con el cambio de planes y dio luz verde al despegue de los transportes y planeadores.

La primera oleada de planeadores, que llevaban al 1.º Regimiento (Liverpool) del Rey y la plana mayor técnica de Calvert, llegó a Broadway. Sin embargo el comando había formado tanques semicirculares de medio metro de profundidad al arrear troncos de teca de los aserraderos de Rangún en el lugar de aterrizaje. El teniente coronel Alison había llegado en la primera oleada para actuar como controlador del

Señal el 1.º Regimiento del Rey, mandado por el teniente coronel Scott, recibieron una representación principal, la primera de ellas era la realización de patrullas de largo alcance que proporcionasen una amplia zona de cobertura estratégica del enemigo. En segundo lugar el regimiento recibió instrucciones para desmenujar Broadway de planeadores instalados y ayudar a la construcción de una pista de 4.000 pies para la llegada de los Dakota. Este trabajo fue llevado a cabo bajo la supervisión del teniente Rodcott, un ingeniero del Comando Aéreo que, junto con su comandante, habían aterrizado en un planeador de la primera oleada. Los hombres trabajaron, sucesivamente y a las 17.30 horas la primera patrulla de seis Dakota, que llevaba a Wingate en el primer avión, pudo aterrizar. Otros 57 Dakota de la RAF y la USAF totalmente cargados aterrizaron por la noche, llevando al resto del Regimiento del Rey, varios cañones antiaéreos ligeros Scotts y el grupo de avanzada del 3/4.º de Fusileros Gurkhas.

También el 7 de marzo se abrió un lugar de aterrizaje alternativo -denominado "Chowrinches"- al este del río Irrawaddy. Su desarrollo fue lento y el 9 de marzo se cerró debido a los ataques japoneses. Entretanto 500 Dakota aterrizaban cada noche en Broadway. El 12 de marzo, los dos lugares de desembarco habían recibido un total de 9.000 hombres, 175 caballos, 1.283 mulas, 900.000 libras de pertrechos y dieciocho secciones de cañones de campaña y antiaéreos. Una vez finalizados los aterrizajes, la columna Chindit avanzó por la jungla y se desplegó para atacar las líneas de comunicaciones japonesas. Un batallón de guarnición -el 3/4.º de Fusileros Gurkhas y una sección de cañones de 25 libras- se quedó detrás para ocupar las defensas de Broadway. En el transcurso de siete días, se había construido un aeródromo defendido 300 km detrás de las líneas enemigas.

Mientras tenían lugar los aterrizajes de Broadway y Chowrinches, el resto de los aviones de Cochran no estuvieron ociosos. En hecho, una serie de reso-



Además del restablecimiento la evacuación y el fuego de apoyo, los hombres del Comando Aéreo n.º 1 se encargaron también de la recuperación de los aviones dañados. Cuando un transport C-47 quedó atrapado en un terreno pantanoso después de las líneas japonesas, el capitán Charles Harzog (arriba, el tercero por la derecha) tuvo que ser rescatado por la derecha. Sevo se salvó una tripulación de aviones bajo el mando del oficial en jefe Herbert Carr (de pie, el sexto por la derecha). El transporte, gracias a la ayuda de granjeros chinos y birmanos, fue rápidamente reparado y reconvertido a su base.

rápido aéreo y, junto con Calvert, empezó a organizar la colocación de bengalas para marcar las zonas. Pero la tarea era insalvable. Cuando el principal campo de planeadores empezó a aterrizar, muchos colisionaron con sus propios predesembarcos. Al principio, el Calvert ni Alison pudieron contactar con la base y avisar a Wingate de la situación. Finalmente, Calvert consiguió transmitir el mensaje "Boys-Like" para impedir la envío de más oleadas.

El 7 de marzo, la luz del alba reveló que 37 planeadores Waco habían aterrizado perdiendo 31 hombres. 21 de ellos chindit. Otros 33 necesitaban ser evacuados por los escuadrones de aviones ligeros del Comando Aéreo a causa de las heridas sufridas durante los aterrizajes nocturnos. En el lado positivo, 528 chindit, tres mulas y 28.000 libras de pertrechos habían aterrizado a salvo. Calvert envió la señal de confirmación "Pork-Sausage" para indicar que la logística aerotransportada podría continuar.



numerosos victoriosos que los pilotos de Cochran habían conseguido contra la Fuerza Aérea japonesa obligó a los aliados el dominio casi completo de los cielos birmanos. Los desarmados aviones de transporte podían distribuir pertrechos y hombres a las unidades en tierra y evacuar a los heridos sin temor a ser atacados por aviones enemigos. Este dominio del aire resultó posteriormente crucial para el éxito del Comando Aéreo británico.

Cochran se había dado cuenta de que la mayor amenaza para la logística aerotransportada procedía de los casos enemigos. Por ello decidió buscar y destruir aviones japoneses antes y durante la operación aerotransportada. Al cuarto día de la invasión, cuando el servicio de información confirmó que los



japoneses reunían aviones en la zona de Shwebo, en el centro de Birmania; los aviones de caza del Comando Aéreo n.º 1 entraron en acción. Tras armar todos sus Mustang con bombas de 250 kg, el mayor Grant Mahoney dirigió una formación de 21 cazas en una amplia batida de la zona. Después de atacar el aeródromo de Mandalay y lanzar sus depósitos de combustible desechables como bombas incendiarias, los Mustang anistaron más de 60 aviones enemigos, incluyendo bombarderos pesados, en los aeródromos de Onbauk y Shwebo. Los cazas Oscar japoneses sobrevolaban la zona, pero Mahoney no se desanimó: ordenó a sus pilotos que ignorasen a los cazas y se concentrasen en los bombarderos. Los Mustang descendieron y empezaron a ametrallar sus blancos. Cinco bombarderos explotaron y el personal de tierra japonés se dispersó en un estado de total confusión. Tras evitar un combate aéreo con los Oscar, la formación puso rumbo de vuelta a la base.

Entretanto, Cochran había permanecido atento a la radio y se dio cuenta de la presencia de una flota de bombarderos enemigos: era una ocasión demasiado buena para desaprovecharla. Mahoney le proporcionó detalles precisos y Cochran ordenó la movilización de sus 12 bombarderos medios B-25 Mitchell en la base de Halikandi, a 150 km de la frontera hindú. Los pilotos del Comando Aéreo eran unos soberbios "marineros" y 45 minutos después del regreso de los Mustang a la base, muchos de los pilotos cambiaron sus puestos por los de bombarderos y partieron de nuevo hacia el aeródromo enemigo, a 400 km de distancia. El teniente coronel R. Smith y su delegado, Walter Radovitch, fueron dos de esos pilotos. Tras pasar seis horas en la cabina de sus cazas, tanto Smith como Radovitch volvieron de nuevo al aire sin tener tiempo siquiera de tomar un café.

Los bombarderos llegaron de vuelta sobre sus objetivos justo cuando se ponía el sol y, una vez más, los japoneses fueron cogidos completamente por sorpresa. Tras aproximarse a 1 000 pies, utilizaron bombas de fragmentación e incendia-

rias para destruir el aeródromo enemigo. Doce bombarderos Mitsubishi Ki-21 fueron destruidos y los cañones de 75 mm de los Mitchell alcanzaron a varios depósitos de gasolina y un depósito de petróleo. En el transcurso de un solo día habían destruido un total de 99 aviones enemigos.

Esta destrucción de la potencial amenaza aérea en la segunda expedición Chindit solo fue parte de la labor de Cochran. El Comando Aéreo recibió instrucciones de utilizar sus cazas y bombarderos en todo tipo de misiones de interdicción, así como interrumpir y destruir las comunicaciones japonesas, impidiendo el aumento de presencia enemiga contra las tropas aerotransportadas.

El 13 de marzo, dos días después de la finalización de la operación "Jueves", cazas y fuerzas terrestres japonesas descubrieron Broadway e intentaron expulsar a los chindit mediante una serie de ataques. De ahí en adelante, los pilotos del Comando Aéreo n.º 1 efectuaron sus despegues y aterrizajes frente a un intenso fuego de morteros y ametralladoras. Sin embargo, los chindit siguieron ejecutando la labor que se les había encargado: casi la mitad de la 5.ª División Aérea japonesa estaba siendo desviada de su cometido principal, el apoyo a las tropas terrestres que invadían India.

Los chindit combatían sobre una vasta área; desde Bhamo, al este del río Irrawaddy, hasta Mogaung, en el norte, y el Comando Aéreo proporcionaba un apoyo de artillería aérea vital durante los encuentros con las fuerzas terrestres japonesas. Además, la rápida evacuación de los heridos desde los campos de batalla de la jungla hasta el hospital base en la región de Assam, en India, fue un estímulo para los chindit.

Unos 150 km al suroeste de Broadway, la 77.ª Brigada del general Cal-

Extremo derecho: En uno de los aeródromos de Assam, en la India, el personal de tierra amarró un tanque desechable bajo el ala de un Mustang. Una vez amarrado con su bomba de 250 kg (extremo derecho, abajo), el caza estará listo para una misión de largo alcance contra las líneas de comunicación japonesas. Inferior, derecha: Unos chindit intentan convencer a una obediencia mala para que suba a un transporte C-47 antes del despegue rumbo a Broadway. Abajo: Al amanecer del 7 de marzo, los hombres de la primera oleada se preparan para despejar la zona de aterrizaje eliminando los aviones inutilizados.





Milton Caniff



Warren Thompson

EL VERDADERO FLIP CORKIN

En 1941, el teniente Philip Cochran (arriba, derecha) tomó el mando del 88.º Escuadrón de Caza, basado en Groton, Connecticut. Fue allí donde conoció al dibujante Milton Caniff, quien decidió basar uno de sus personajes en el heterodoxo y joven teniente. El resultado fue el coronel "Flip Corkin" (arriba, izquierda).

En 1942, Cochran fue destinado a Casablanca, pero después volvió al sur, insistiendo en que: "Todavía estoy por encontrar un hombre de verdad en un combate aéreo". Tras aterrizar en un aeródromo en el oeste de Túnez, al mayor Cochran pasó a organizar lo que quedaba de los dos escuadrones P-40 que, según las palabras de Cochran, "se estaban sacando las balas del trasero". Sesenta y una misiones más tarde, Cochran volvió a los Estados Unidos con un puñado de medallas.

Las aventuras de Cochran se mezclaban a menudo con las de Flip Corkin: El 17 de marzo de 1944, "Flip" anunció que estaba planeando una invasión aerotransportada a Birmania; un día después, se hizo público el éxito de la operación "Jueves". Caniff siempre mantuvo que se limitaba a sentarse en su estudio e imaginar alguna operación para Flip Corkin que pareciera imposible. Pero era precisamente en lo que destacó Cochran: en hacer posible lo imposible.



Warren Thompson



ver" tenía un punto fuerte defensivo conocido como "White City", cerca de la zona para las fuerzas japonesas que se enfrentaban al Ejército chino-artesano del general Stilwell. Esta zona se convirtió rápidamente en el foco de la resistencia Chindit frente a los japoneses en el norte de Birmania, también en el principal objetivo del ataque la 24.ª Brigada Mixta Independiente japonesa bombardeó "White City" con ataques aéreos, artillería y morteros durante el día, y la infantería japonesa atacó el perímetro defensivo al menos tres veces cada noche. Durante todo el asedio las fuerzas de Calvert fueron abastecidas por los aerodromos de transporte de la RAF. Los pilotos de Mustang y B-25 volaban hasta el punto fuerte todas las mañanas y tardes, bombardeando y ametrallando las concentraciones de artillería y tropas enemigas en el campamento. Tras montar un segundo bloqueo detrás de las fuerzas japonesas, Calvert lanzó su contraataque. Cuando W. de las Mustang de Mahoney aterrizó; una concentración de tropas japonesas que se reunía para un ataque "Benzer", la brigada enemiga se desmoronó y huyó hacia el sur.

El 24 de marzo los chindit recibieron un duro golpe al morir el general de división Wingate en ruta a su cuartel general en Sylhet, en India. Había subido a bordo de un B-25 del Comando Aéreo en Broadway, pero nunca finalizó su viaje: el bombardero cayó contra la ladera de una colina y explotó, matando todos sus ocupantes. Sin embargo, las operaciones de los chindit continuaron, apoyadas como siempre por los hombres del Comando Aéreo n.º 1.

Al final del primer mes de operaciones, los pilotos bajo el mando de Cochran y Alison habían acumulado unas cifras impresionantes. Los transportes Dakota y los planeadores Waco habían llevado un total de 220 toneladas de suministros y los aviones ligeros habían evacuado unas 1.200 víctimas. La fuerza de asalto había destruido 60 aviones enemigos, cuatro trenes, ocho puentes, 38 almacenes y siete bodegas de municiones. Sin embargo, gradualmente, las funciones de los chindit y el Comando Aéreo empezaron

Alejo: Un bombardero medio B-25 Mitchell lleva a cabo una incursión sobre aldeas japonesas de abastecimiento y municiones. Tales ataques, combinados con incursiones Air-and-run sobre las líneas de comunicación enemiga,

landaron el trabajo a los pilotos del Comando Aéreo n.º 1 en sus tareas de apoyo a los chindit. Contra las líneas telefónicas, Cochran utilizó una técnica que había

perfeccionado en el norte de África. Primero se ataban, en los soportes de las bombas de los Mustang, cables de acero enganchados a vistagos desechados de trunks de alfileraje. Los pilotos pasaban entonces entre los postes y arrancaban los hilos

telegráficos, arrancándoles de su lugar. Durante la operación "Jueves", los hombres del Comando Aéreo n.º 1 se

inscribieron en los anales de la historia. Según consta en el informe de la Fuerza Aérea del Ejército de los Estados Unidos:

"Por primera vez en la historia militar, la espina dorsal de una invasión se basó en el poder aéreo, que se consiguió simultáneamente en su columna de abastecimiento, la artillería y las ambulancias para la evacuación de bajas".

a cambiar. El general Arnold había creado cuatro unidades Comando aéreas adicionales, pero se vio obligado a retirar su apoyo a la operación aerotransportada en Birmania debido a las presiones del Alto Mando británico e indio. Cochran fue destinado a Europa y Alison a las Filipinas, y el coronel Gaty tomó el mando del Grupo Comando Aéreo n.º 1.

Bajo el mando del teniente general Stilwell, agueron combatiendo otros cuatro meses, pero en el formidable apoyo del Comando n.º 1. Privados de refuerzos, se retiraron finalmente. Sin embargo, su esfuerzo y el éxito decisivo que las operaciones aerotransportadas habían conseguido en Birmania fue reconocido. Un general del Ejército Imperial japonés diría posteriormente:

"La introducción de la operación 'Jueves' y la LRP que le siguió en el norte de Birmania provocó el fracaso completo de la operación japonesa en Imphal... La fuerza de incursión aerotransportada ... supuso finalmente la causa del total abandono japonés del norte de Birmania".

Bajo el doble liderazgo de Cochran y Alison, el Comando Aéreo desarrolló una labor valiosísima en el reabastecimiento de las fuerzas terrestres aliadas, además del ataque de aerodromos enemigos, concentraciones de tropas y líneas de abastecimiento y contribuyó de forma vital al mantenimiento de la moral al evacuar miles de heridos. A comienzos de octubre de 1944, las fuerzas británicas instalaron cajas de puente a través del río Chindwin y, cuando el Catorceavo Ejército británico empezó a avanzar hacia el oeste, en dirección a Mandalay, el general Slim utilizó las mismas técnicas aerotransportadas que habían iniciado Cochran, Alison y los hombres del Comando Aéreo n.º 1.



TRH/USAF

SR 71

Clifton Berry/9 a SRW



Volando en los límites de la atmósfera en el curso de sus salidas de reconocimiento, el futurista SR-71 Blackbird y sus tripulaciones han abierto nuevas fronteras en la recogida de información militar.

El SR-71 no es sólo un avión, sino también un patrimonio de todo el país. Cuando las autoridades nacionales de Estados Unidos necesitan información de reconocimiento rápida y precisa, los Blackbird de Beale son los encargados de proporcionar dicho material. El Blackbird es el avión SR-71, y Beale es su base. Ésta no fue bautizada en honor de ningún aviador ilustre, como la mayoría de las bases aéreas norteamericanas. Lleva el nombre del fundador del Cuerpo de Camellos norteamericano, Edward F. Beale. Éste era un graduado de la Academia Naval que, como general del Ejército, creó el Cuerpo de Camellos como un experimento en operaciones de larga distancia y duración. Los camellos desaparecieron hace mucho tiempo, pero las operaciones de reconocimiento lejano, larga duración y gran velocidad continúan desde la base que lleva el nombre de ese pionero. Situada al pie de la montaña de Sierra, a unos 175 km al noreste de San Francisco, Beale es el hogar de la 9.^a Ala de Reconocimiento Estratégico (SRW). Ésta posee dos únicos tipos de aviones: el más rápido y de mayor techo de vuelo del mundo, el Lockheed SR-71 Blackbird, y un hermano de cualidades subsónicas y alta cota, el Lockheed U-2/TR-1.

Las misiones de los SR-71 corren a cargo del 1.^{er} Escuadrón de Reconocimiento Estratégico (SRS). Los pilotos del 1.^{er} SRS emplean sus Blackbird para conseguir información de reconocimiento en repuesta a las necesidades del programa de Reconocimiento Aéreo en la Paz, y también son responsables de destinos de contingencia (reacción rápida). Dos hombres componen la tripulación de un SR-71: un piloto y un oficial de sistemas de reconocimiento (RSO).

Un tripulante de SR-71 debe tener más de 1 500 horas de vuelo y experiencia operacional en, al menos, dos aviones, para poder solicitar su ingreso en esta unidad especializada. Por lo general, acaba de entrar en la treintena y ha superado un riguroso programa de selección y adiestramiento. La mayoría son comandantes y tenientes coroneles, junto a unos pocos capitanes veteranos, y todos tienen historiales notables. Los futuros pilotos y RSO proceden como voluntarios de otros destinos de vuelo dentro de la Fuerza Aérea estadounidense (USAF), y el proceso de selección incluye la evaluación de su experiencia y un detallado estudio del historial de cada hombre. Los solicitantes que se ajustan a los requisitos son invitados a Beale para una entrevista con los oficiales de ala y de escuadrón, además de un vuelo de prueba en el avión supersónico T-38 Talon. Aproximadamente uno de cada 10 solicitantes pasa la prueba y es aceptado en el 1.^{er} SRS.

Después de ser admitidos, los pilotos y RSO empiezan un programa de adiestramiento de un año de duración que culmina con la integración en las unidades operacionales. A partir de entonces, los pilotos y RSO se entrenan y vuelan juntos como un equipo coordinado, a veces durante períodos de hasta cuatro años. Según dijo un tripulante de SR-71, "conocer bien a tu compañero y sus cualidades es la clave del éxito de las misiones del Blackbird". Sin embargo, antes de que se les encomienden misiones, los tripulantes deben pasar cientos de horas en simuladores, consiguiendo así una valiosísima experiencia en la gestión de los sistemas del Blackbird y el dominio de la gran

cantidad de imponderables que pueden surgir cuando se vuela a velocidades superiores a Mach 3 y altitudes de unos 25 km.

Los futuros pilotos de SR-71 pasan unas 100 horas en el simulador antes de tripular el avión. Después efectúan al menos cinco vuelos de cualificación en el SR-71B, con un piloto instructor en el asiento posterior. El SR-71B tiene dos cabinas, con la del instructor ligeramente sobreelevada respecto de la del alumno. Pasado este examen, siguen dos vuelos en un SR-71A cuyo tripulante trasero es un instructor de los RSO. Entretanto, el futuro RSO pasa también por los simuladores y realiza vuelos de cualificación con pilotos experimentados antes de ser considerado apto para el servicio operacional.

Una vez superado el proceso de instrucción, piloto y RSO constituyen ya un equipo en activo y empiezan a efectuar misiones de entrenamiento regulares desde Beale. Todas las tripulaciones realizan al menos tres salidas de prácticas por mes, y las misiones operacionales también cuentan como entrenamiento. La duración de cada misión varía según las necesidades. Sin embargo, al disponer la 9.^a SRW de aviones cisterna de repostaje en vuelo, la permanencia en el aire sólo se ve limitada por la resistencia de los hombres. La mayoría de los tripulantes de SR-71 han efectuado varias misiones que exigían repostar en cinco ocasiones, y más incluso.

El éxito de las misiones de los SR-71 es resultado del trabajo en equipo de cientos de especialistas cualificados

Hasta que la nueva tripulación consigue sus 100 primeras horas de vuelo operacional permanece asignada a la base de Beale. Tras conseguir la cuota exigida, se integra en el grupo de tripulaciones que son destinadas rotacionalmente a las bases operativas avanzadas de la 9.^a SRW. Desde RAF Mildenhall (Gran Bretaña) y Kadena (Okinawa), los SR-71 llevan a cabo salidas de reconocimiento sobre Europa Central y la Unión Soviética. El 1.^{er} SRS y la 9.^a SRW envían tripulaciones y personal de tierra rotacionalmente a Mildenhall y Kadena en períodos de seis semanas, a los que siguen ciclos de dos meses de permanencia en Beale. El resultado es un total de 130 a 180 días al año lejos del hogar.

El éxito de las tareas encomendadas a los SR-71 es fruto del trabajo en equipo de cientos de especialistas dedicados en exclusiva a atender las necesidades de dos hombres y un Blackbird que deben volar a altitudes a las que ningún otro avión se ha aventurado. Los principales colaboradores en el aire son los aviones cisterna KC-135Q; en tierra, son esenciales los hombres y mujeres de las organizaciones de mantenimiento y de la División de Apoyo Fisiológico (PSD).

Las planificaciones de una misión típica empieza el día antes del vuelo. La orden llega al cuartel general del ala procedente de Washington, a través del Mando Aéreo Estratégico. El 1.^{er} SRS recibe entonces la notificación y elige una tripulación. Los jefes de man-

Página anterior: Tras las últimas comprobaciones realizadas por el personal de tierra del 9.^o Escuadrón de Mantenimiento de Organización (abajo), el SR-71 inicia su misión de reconocimiento (arriba). Derecha: Mientras un técnico de la División de Apoyo Fisiológico (PSD) revisa el traje a presión (derecha), el personal de vuelo y el de reserva estudian la misión y verifican el estado del aparato (superior, derecha). Inserta, extremo derecho (Arriba): El teniente coronel Bob Crowder es ayudado a ponerse el traje a presión. Inserta, derecha (abajo): Un técnico introduce aire comprimido en el traje de Ed Yeilding a fin de probar su estanqueidad.

Clifton Berry/9.^a SRW





LA 9.^a ALA DE RECONOCIMIENTO ESTRATÉGICO

La 9.^a Ala de Reconocimiento Estratégico (SRW) tiene su base en Beale, California, y vuela en dos únicos modelos de aviones: el SR-71 y el U-2/TR-1. Los escuadrones operacionales del ala son el 1.^o (SR-71) y el 99.^o (U-2/TR-1) Escuadrones de Reconocimiento Estratégico. Durante la Primera Guerra Mundial, tanto el 1.^o como el 99.^o Escuadrones Aéreos participaron en misiones de combate en Francia. En 1922, el Cuerpo Aéreo del Ejército creó el 9.^o Grupo de Observación en Mitchel Field, Long Island. Esta nueva unidad incluía al 1.^o Escuadrón Aéreo y pasó a desempeñar misiones de bombardeo durante la Segunda Guerra Mundial. Disuelto en 1948, el 9.^o Grupo de Observación volvería al servicio en el transcurso de los años cincuenta gracias a diversas modificaciones presupuestarias. Durante los periodos operacionales la unidad utilizó aviones B-47 Stratojet y fue responsable de los misiles Titan I. Tras otro periodo de inactividad, la unidad volvió a actuar como 9.^a Ala de Reconocimiento Estratégico durante el desarrollo del SR-71 Blackbird, capaz de alcanzar una velocidad de Mach 3. La base de Beale se convirtió en el hogar de los SR-71 en enero de 1966. El personal de la 9.^a SRW ha conseguido varias plusmarcas récord con el SR-71 y obtenido una gran variedad de condecoraciones y menciones. En julio de 1976, la 9.^a SRW consiguió seis récords absolutos de velocidad y altitud. Arriba: El distintivo de la 9.^a SRW.



Clifton Berry/9.^a SRW





CORONEL DAVID H. PINSKY

El coronel David Pinsky (arriba) es el actual comandante de la 9.ª Ala de Reconocimiento Estratégico (SRW). Asumió el mando de la misma en enero de 1985, tras 18 meses como vicecomandante de la unidad. Su ilustre carrera incluye misiones de vuelo y de estado mayor tan variadas como las de táctica, entrenamiento, interceptación, reconocimiento, bombardeo y espaciales.

Nacido en Teaneck, Nueva Jersey, el 22 de diciembre de 1939, el coronel Pinsky se alistó en la USAF en octubre de 1961 y consiguió sus alas de piloto un año después. Posteriormente sirvió como instructor en el Mando de Entrenamiento Aéreo (ATC). De los rápidos reactores del ATC, Pinsky pasó al Cessna 0-1 Birdog y combatió en la guerra de Vietnam como controlador aéreo avanzado. Realizó 614 misiones y por su valor fue condecorado en dos ocasiones con la Estrella de Plata. De 1967 a 1974, Pinsky tripuló y actuó como instructor en el interceptor Convair F-106. Después desempeñó tareas de estado mayor en el Pentágono y en la OTAN. Más tarde el coronel Pinsky pilotó el bombardero General Dynamics FB-111 "Aardvark" en dos alas del Mando Aéreo Estratégico norteamericano: la 360.ª y la 509.ª En esta última, Pinsky sirvió como comandante adjunto de operaciones; en junio de 1983 fue asignado a la 9.ª SRW con el empleo de segundo comandante.

Sus condecoraciones incluyen la Cruz de Vuelo Distinguido y la Estrella de Bronce al valor.

Abajo: Con un aspecto más semejante a un astronauta que a un piloto, el capitán Harold "Buck" Adams sube a la cabina de un SR-71 Blackbird. Dos semanas antes, el 16 de setiembre de 1974, el comandante Sullivan había tripulado este mismo aparato en vuelo desde Nueva York hasta la base de la USAF en Mildenhall, Gran Bretaña, en el tiempo récord de 1 hora y 56 minutos.



Associated Press





Clifton Berry/9.ª SRW

tenimiento deciden entre los SR-71A que estén disponibles para la misión. Al mismo tiempo, los planificadores de la 9.ª SRW elaboran los planes de vuelo computerizados y los introducen en las cintas. La "Línea Negra" (la senda de vuelo elegida) se traza en mapas que se distribuyen entre todos aquellos que necesiten conocerla. En el 1.º SRS, el piloto y el RSO se someten a una minuciosa sesión de planificación y coordinación. Revisan la Línea Negra, traduciendo la ruta en altitud, velocidad y rumbo (tanto magnético como real) para cada parte del vuelo. Mientras esto sucede, el mando del escuadrón habrá elegido una tripulación de reserva. El día de la misión, el piloto y el RSO de reserva se ocuparán de la inspección previa del avión y estarán preparados para, si surgiese la necesidad, ocupar el puesto de los dos tripulantes elegidos.

La planificación de la ruta siempre obliga a evitar áreas habitadas. El vuelo supersónico del Blackbird genera un estampido sónico, y es por ello que se elige una ruta en la que lo oigan el mínimo de personas posibles. En consecuencia, la 9.ª SRW mantiene informada en todo momento a la Administración Federal de Aviación sobre todo lo referente a las características del vuelo y las necesidades de navegación de los Blackbird. Para este fin, las tripulaciones de los SR-71 visitan los centros de tráfico aéreo regionales para familiarizarse con los controladores y mostrarles grabaciones en vídeo de sus aviones.

En los 349.º y 350.º Escuadrones de Repostaje en Vuelo se designan tripulaciones y aviones cisterna KC-135Q para la misión de mañana. Cuando comienza la planificación, se fijan los rumbos y tiempos que permitan llegar a los puntos de repostaje antes que el SR-71. En el PSD, los especialistas de apoyo vital preparan el traje a presión especial de cada tripulante. Realizan las comprobaciones previas al vuelo y dejan los trajes listos para la mañana siguiente. Una vez ha terminado su propia planificación, la tripulación del SR-71 dispone de un período de descanso.

El despegue de la misión se fija a las 09,00 hora local. Durante toda la noche, los hombres y mujeres de mantenimiento de la 9.ª SRW preparan el avión para la salida. El Blackbird se carga de combustible hasta la mitad de su capacidad. Despegará con un peso moderado y, a los 30 minutos de vuelo, se llenará por completo. Los jefes de mantenimiento llevan a cabo la inspección previa al despegue, en la que se supervisan todos los sistemas de a bordo.

PERFIL DE LA MISIÓN

06,00 horas: El piloto y el RSO visitan la Base de Operaciones, donde se les informa sobre el tiempo y anotan el plan de vuelo.

06,30: El piloto y el RSO llegan al PSD. Los cocineros preparan un desayuno especial alto en proteínas y bajo en residuos, como un filete con huevos o una tortilla. Durante el desayuno, la tripulación primaria y la de reserva comentan la misión y revisan sus planes. El jefe de mecánicos toma parte también en esta reunión, en la que informa del estado del Blackbird. Terminado el desayuno, la tripulación de reserva y el jefe de mecánicos se dirigen hacia el avión para realizar las comprobaciones previas al vuelo.

Izquierda: Un tripulante de SR-71 sube a la furgoneta de la PSD rumbo al hangar del aparato. Un especialista lleva el sistema de oxígeno portátil. Superior, izquierda: Mientras un técnico conecta al piloto a los sistemas del SR-71, un especialista de mantenimiento comprueba el estado del asiento lanzable. Arriba, izquierda: En uno de los hangares, el piloto y el RSO del Blackbird n.º 17976 realizan las últimas comprobaciones de vuelo antes de emprender una misión nocturna.

07,30-08,05: En el PSD, los tripulantes inician el proceso de vestido. Ello empieza con un examen físico rutinario. Se comprueban las constantes vitales: pulso, temperatura, presión sanguínea; también se revisan la vista, la nariz y la garganta. Tras el examen físico, los hombres empiezan a vestirse. Se ponen primero un mono que les cubre todo el cuerpo, no tanto para mantener el calor como para absorber la transpiración que generarán durante la misión. Entretanto, un equipo de especialistas de apoyo vital ha entrado en el vestuario y esperan para ayudar. Una vez en la sala, el piloto y el RSO se calzan las "botas" de los trajes a presión. Con la ayuda de los especialistas de apoyo vital, introducen sus torsos en los trajes, se colocan los guantes y sacan la cabeza por las juntas de cuello. Colocan en sus cabezas los pesados cascos, después de unos pasamontañas blancos, y los especialistas cierran los trajes. Entonces se comprueba que éstos sean totalmente estancos. A altitud operacional, la cabina del SR-71 está presionizada a un equivalente de 8 000 m. En caso de que fallase la presión de la cabina, el traje empezaría automáticamente a funcionar cuando el sistema del avión descendiese de la cota equivalente de 10 000 m.

07,30-08,05: En el SR-71, los dos tripulantes de reserva van de un lado a otro del avión junto al jefe de mecánicos, realizando la inspección externa previa al vuelo. Ambos suben a las plataformas de servicio colocadas junto al avión y se introducen en las cabinas. Su tarea consiste en inspeccionar los controles y mandos de ambas cabinas, ahorrando así a la tripulación primaria tiempo y energía. Se sintonizan las frecuencias de radio, se introducen los parámetros del computador y los sensores, y se dejan las cabinas listas para recibir al piloto y el RSO dentro de unos minutos. En este punto es importante fijar bien la temperatura "facial". La visera del casco del traje a presión se calienta eléctricamente mediante una serie de finísimos cables de oro para que no se empañe durante la misión. Cada piloto y RSO tiene fijada una temperatura facial óptima. Los especialistas continúan con las comprobaciones finales alrededor y en el avión, bajo la experta mirada del jefe de mecánicos.

08,05-08,15: Completadas las pruebas de los trajes a presión, el piloto y el RSO se ponen en pie. Se conectan a los trajes unos módulos portátiles de refrigeración y oxígeno. Suben los doce escalones hasta la furgoneta del PSD que les espera, se apoyan en la puerta y penetran en su interior. Al cabo de cinco minutos llega al hangar, donde espera el SR-71A. La furgoneta se detiene junto a la puerta del hangar, que ya está abierta. Los hombres se ponen en pie y ascienden a la plataforma de servicio colocada junto a las cabinas del SR-71. Desconectan el sistema portátil de apoyo vital, trepan sobre el umbral de la cabina y se acomodan en sus puestos. Los especialistas del PSD conectan a los hombres a los sistemas de comunicaciones, apoyo fisiológico y escape del avión. Ajustan los conductos de aire, los cables de comunicaciones y los mecanismos del asiento y los atalajes de los tripulantes y sus trajes. El piloto y el RSO comprueban sus respectivas cabinas y después inician el encendido de los motores.

08,15, pista 15: Un minuto antes han despegado los dos aviones cisterna KC-135Q con miles de kilogramos de combustible JP-7 para el SR-71.

08,40-08,44, hangar: Con un poderoso rugido y una llamarada, el líquido químico especial, borano de trietilo (TEB), explosiona e inicia la combustión del JP-7. Los compresores y turbinas de los motores J58 empiezan a girar. El piloto y el RSO revisan las pantallas e instrumentos. Todo está en orden. El piloto indica al personal de tierra que se aleje. Se retiran los calzos de las tres unidades del tren de aterrizaje. El

SR-71 está listo para rodar. La tripulación pide a control de tierra permiso para carretear por la pista mediante el código de radio "Alamo Tres Cero". Del hangar surge la proa negra del SR-71. Un vehículo de luces rojas conduce al SR-71 durante el desplazamiento. Dos vehículos avanzan en fila india detrás del SR-71: el personal de mantenimiento en una furgoneta azul y los especialistas de apoyo vital en la furgoneta blanca del PSD. El piloto del SR-71 mantiene los motores J58 casi en ralentí. El ruido de los motores es sorprendentemente bajo, sobre todo comparado al de los cazas F-4 Phantom II.

08,47: Alamo Tres Cero entra en el área de aceleración de motores, situada junto a la pista de despegue, apodada "Cabeza de martillo". Es la última oportunidad de hacer comprobaciones antes del vuelo. Al mismo tiempo, se aumenta la potencia de los motores y se revisan sus parámetros. Las temperaturas de admisión y expulsión, las revoluciones por minuto y demás variables deben verificarse según unos criterios precisos. Se prueban los controles de vuelo. El personal de tierra observa el buen funcionamiento de las superficies de control, como la cinemática de los dos timones de dirección.

09,00: Cuando llega el momento, el segundo, establecido, el piloto aumenta la potencia de los motores hasta el nivel de despegue. Mientras el rugido va en aumento, suelta los frenos y el SR-71 empieza a rodar. La carga de combustible necesaria para el despegue es casi la mitad de la capacidad. Esto disminuye el peso y la distancia de despegue, por lo que es más

Inferior, izquierda: El jefe de tripulación sargento Donald W. Campbell (derecha), uno de los máximos especialistas de la 9.ª Ala de Reconocimiento Estratégico, revisa las novedades registradas en un SR-71 con el piloto James N. Palmer. Cuando se desarrolló el U-2/TR-1 (abajo) como un complemento del SR-71, el aparato se asignó al 99.º SRS.

SR-71 BLACKBIRD

El presidente Lyndon B. Johnson reveló la existencia del avión SR-71 en una conferencia de prensa el 24 de julio de 1964, y los vuelos de prueba se iniciaron cinco meses después, con un piloto de Lockheed, Robert Gilliland, a los controles.

El proyecto fue coordinado por Kelly Johnson, máximo responsable del grupo de Proyectos de



Desarrollo Avanzado de Lockheed (apodado con el sobrenombre de "Talleres Mofeta"). El equipo de Kelly ya había construido el avión de reconocimiento estratégico U-2, pero el desarrollo del SR-71 planteó un conjunto de problemas completamente nuevos. Según contó posteriormente Kelly Johnson: "Había que inventar todo lo referente al avión. Todo". El linaje que condujo al SR-71 empezó con el A-12, concebido por la Agencia Central de Información (CIA) como sustituto del Lockheed U-2. El A-12 voló por primera vez en 1962 y fue utilizado por la CIA hasta que la USAF estuvo preparada para recibir el SR-71.

El proyecto del SR-71 exigió un esfuerzo de gran inventiva: se fabricaron los potentes motores turbo reactores Pratt & Whitney J58, diseñados para proporcionar una velocidad de Mach 3 y una altitud de 25 000 m, y se decidió construir el avión en aleación de titanio, capaz de soportar temperaturas de hasta 500 grados centígrados.

Los ordenadores digitales han sustituido recientemente a los sistemas analógicos en la flota de SR-71, y el principal medio de

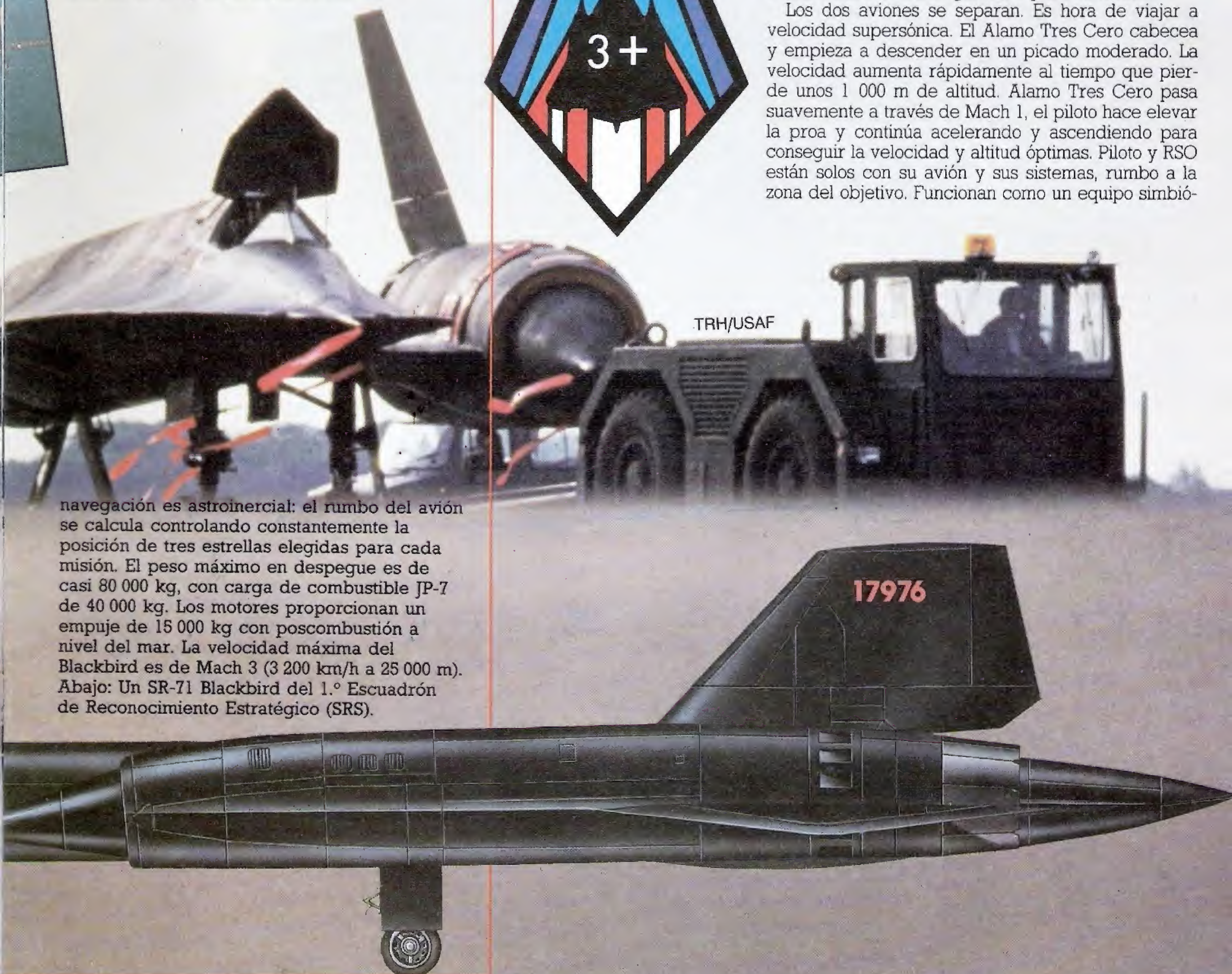
Hay doce hangares para SR-71 en la base aérea de Beale, y sus puertas se abren y cierran al azar antes de cada misión para confundir a los observadores "no invitados". Fotografía principal: Las cintas rojas colocadas en este SR-71 señalan pasadores de bloqueo que deben ser extraídos antes de que el aparato despegue. Abajo: El distintivo de brazo "Mach 3" del 1.^{er} SRS.

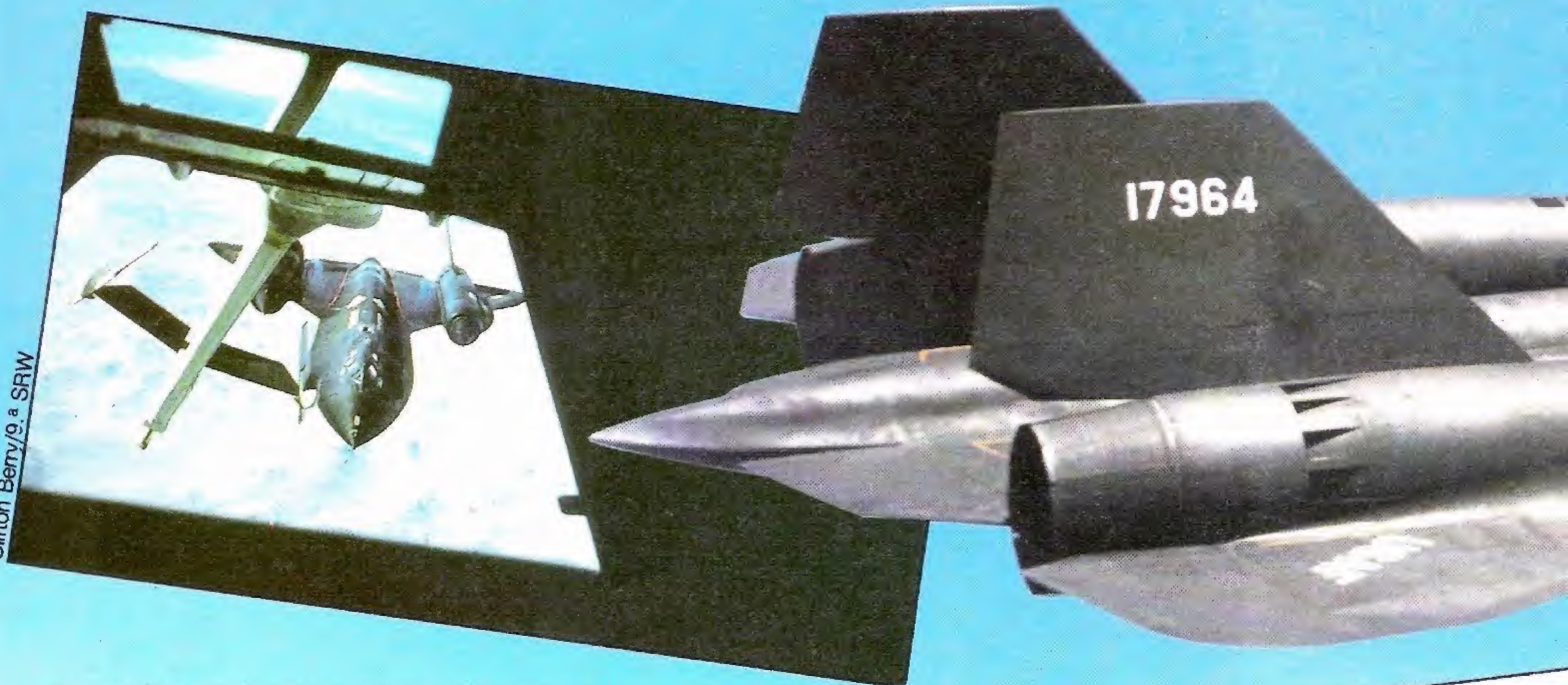


seguro que alzar el vuelo totalmente cargado. En menos de 1 000 m, el avión se levanta del suelo y describe un arco hacia el cielo. El SR-71 desaparece. **Tiempo de vuelo:** Alamo Tres Cero sigue ascendiendo a velocidad subsónica hacia el primer encuentro con el cisterna. La tripulación consume oxígeno al 100 por cien. Durante un período de unos 30 minutos, un proceso conocido como "desnitrogenización" limpiará la corriente sanguínea de burbujas de nitrógeno que, a gran altitud, podrían causar intensos dolores. Dentro del avión, el piloto y el RSO atienden a las docenas de instrumentos de sus paneles mientras hablan con el centro de control de tráfico aéreo y transitan por la Línea Negra para reunirse con el primer cisterna. El encuentro con éste se puede realizar sin ayudas a la navegación externas. Tanto el SR-71 como el KC-135Q están equipados para el vuelo de precisión. El encuentro es a 7 500 m. La pértiga de trasvase del avión cisterna es guiada cuidadosamente hasta el receptor situado detrás del sistema de navegación astroinercial del SR-71. Mientras vuelan manteniendo la cota y con virajes muy suaves, el cisterna bombea combustible JP-7 en los depósitos del SR-71 durante unos 15 minutos. Una vez completamente cargado de carburante, Alamo Tres Cero es ya un sistema de reconocimiento estratégico listo para su misión.

Los dos aviones se separan. Es hora de viajar a velocidad supersónica. El Alamo Tres Cero cabecea y empieza a descender en un picado moderado. La velocidad aumenta rápidamente al tiempo que pierde unos 1 000 m de altitud. Alamo Tres Cero pasa suavemente a través de Mach 1, el piloto hace elevar la proa y continúa acelerando y ascendiendo para conseguir la velocidad y altitud óptimas. Piloto y RSO están solos con su avión y sus sistemas, rumbo a la zona del objetivo. Funcionan como un equipo simbiótico.

navegación es astroinercial: el rumbo del avión se calcula controlando constantemente la posición de tres estrellas elegidas para cada misión. El peso máximo en despegue es de casi 80 000 kg, con carga de combustible JP-7 de 40 000 kg. Los motores proporcionan un empuje de 15 000 kg con poscombustión a nivel del mar. La velocidad máxima del Blackbird es de Mach 3 (3 200 km/h a 25 000 m). Abajo: Un SR-71 Blackbird del 1.^o Escuadrón de Reconocimiento Estratégico (SRS).





tico en el que cada uno se anticipa a las acciones y reacciones del otro. El RSO, por ejemplo, debe ser capaz de controlar varios sensores distintos a la vez mientras atiende también a la navegación de precisión que se necesita para recoger información de reconocimiento. Al mismo tiempo, él y el piloto están atentos para detectar a tiempo cualquier fallo o anomalía del avión y sus sensores.

La navegación debe ser precisa. La Línea Negra es sagrada. Los sistemas de navegación son capaces de conseguir una precisión de unos 250 m a velocidades y altitudes de crucero. Tal exactitud asegura que las necesidades específicas de la misión estén cubiertas y que el avión lleve la velocidad y la altitud correctas cuando llegue sobre el objetivo. Aunque los sistemas de navegación y los computadores realizan gran parte del trabajo rutinario, el RSO revisa y controla permanentemente su funcionamiento. Si los sistemas automáticos se desvían del plan o sucede alguna anomalía, el RSO y el piloto deben adoptar acciones correctivas para mantenerse en la Línea Negra.

Cumplido el reconocimiento, Alamo Tres Cero sigue la Línea Negra más allá de la zona objetivo y vira

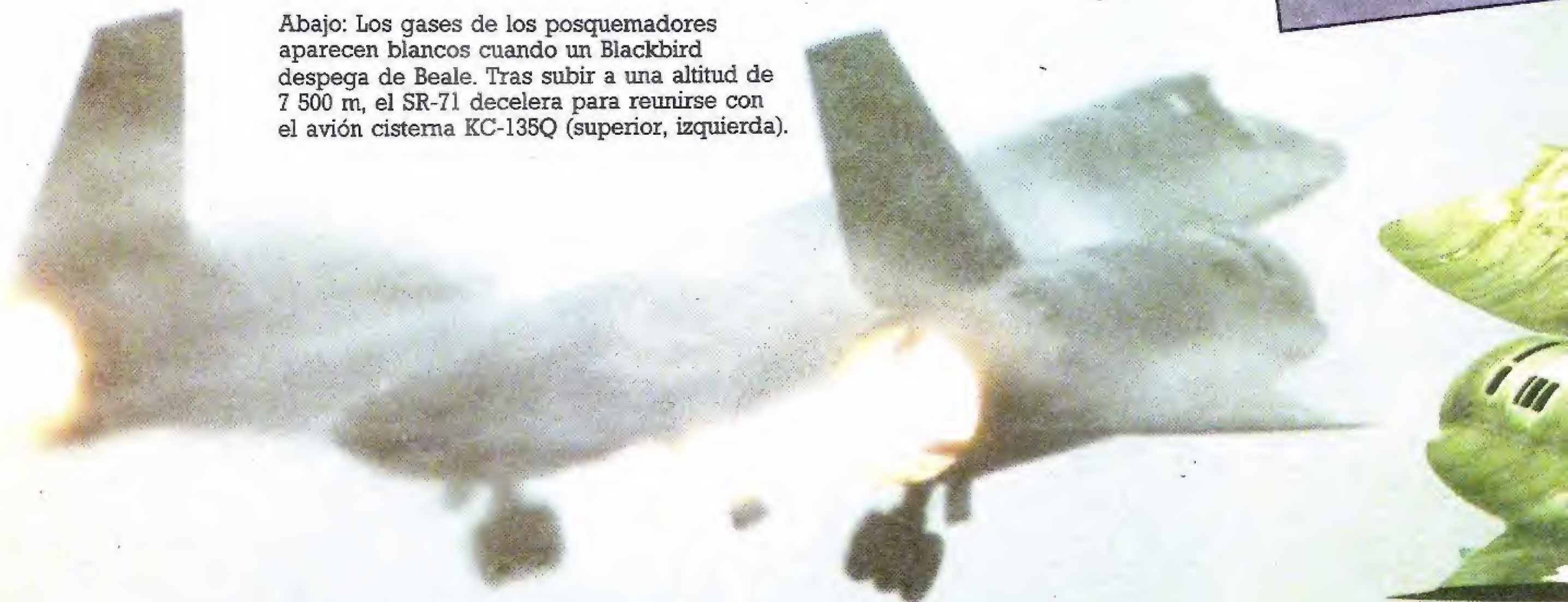
para poner rumbo a la base. Normalmente se necesita repostar de nuevo en este punto. La deceleración y el descenso hacia el avión cisterna se inician a varios cientos de kilómetros del contacto. El SR-71 pierde altitud y velocidad, y llega en el momento correcto, unos 65 km por detrás del cisterna, para irle ganando terreno hasta situarse en posición y recibir el combustible necesario. Es imprescindible llenar por completo los depósitos. Aunque se dirigen a la base, los tripulantes prefieren una buena reserva por si surge alguna emergencia. Por otra parte, repostar en vuelo al final de la misión permite ensayar cómodamente los circuitos de aproximación y el aterrizaje.

Hay un largo camino hasta la base, por lo que el SR-71 se sitúa de nuevo a su altitud y velocidad supersónica más eficaces. A varios cientos de kilómetros de la base se inicia de nuevo el descenso y deceleración. Entre 100 y 120 km de la base, Alamo Tres Cero vuela a velocidad subsónica a 9 400 m de altitud, y el control de tráfico lo atiende como haría con cualquier otro avión.

Mientras se aproxima a la base, el piloto y el RSO



Abajo: Los gases de los posquemadores aparecen blancos cuando un Blackbird despegue de Beale. Tras subir a una altitud de 7 500 m, el SR-71 decelera para reunirse con el avión cisterna KC-135Q (superior, izquierda).





TRH/USAF



de Alamo Tres Cero se preparan para "probar circuitos", es decir, realizar aproximaciones y virando de nuevo. Es un entrenamiento necesario, que se realiza siempre que el combustible y el tiempo lo permiten. La aproximación y el aterrizaje, al igual que los demás aspectos en el SR-71, son trabajos de equipo. Durante el aterrizaje, la visibilidad del piloto hacia adelante y abajo es muy limitada. Tanto piloto como RSO atienden a sus instrumentos, situando el aparato en la velocidad y altura de aterrizaje.

Durante la aproximación, el SR-71 se asemeja a un águila cazando su presa: con la proa alta, extrae el

Los datos o imágenes recogidos durante la misión serán analizados por expertos en interpretación

tren de aterrizaje y después entra en contacto con la pista con gran precisión. La rueda de proa no toca inmediatamente el suelo, de modo que el fuselaje se convierte durante unos segundos en un enorme aerofreno. El aterrizaje consume unos 1 200 m de pista. Mientras la velocidad desciende, el piloto acciona un paracaídas de color naranja que decelera aun más el Blackbird. Una vez en velocidad de carreteo, el piloto desprende el paracaídas, gira y sigue a la furgoneta azul que le escoltará de vuelta a su hangar.

Superior: Las líneas aerodinámicas del Blackbird han permanecido prácticamente inalteradas durante los 12 años que éste lleva en servicio. El potente equipo de reconocimiento está alojado en compartimientos de sensores en la proa del aparato y el fuselaje. Abajo: Para reducir la velocidad durante el aterrizaje, el avión cuenta con un paracaídas de frenado, de color naranja. Arriba, izquierda: Dos tripulantes de la 9.^a Ala de Reconocimiento Estratégico, entrenados para el vuelo a alta velocidad y a gran altitud.

En el hangar: Se cortan los motores, que quedan rápidamente en silencio. Dentro de las cabinas, se pone el dispositivo de los asientos lanzables en posición de "safe". Se abren las dos cabinas. Piloto y RSO hacen una señal de aprobación con el pulgar hacia arriba al personal de tierra que merodea en torno al avión. Los especialistas de apoyo vital suben hasta las cabinas para desconectar al piloto y al RSO de los sistemas del avión. Ayudan a los tripulantes a salir y conectan las unidades de aire acondicionado portátiles. Piloto y RSO descienden de la plataforma, suben de nuevo a la furgoneta blanca y se echan en las butacas durante el camino de vuelta al PSD. Allí, se les ayuda a quitarse los trajes a presión y, por primera vez en varias horas, pueden estirarse, desperezarse, y empiezan a relajarse.

Llega la hora de una larga ducha de agua caliente y de ponerse ropa interior limpia y un mono de vuelo; hay que dirigirse al cuartel general de ala para dar las novedades de la misión y mantenimiento.

El personal especialista conecta los cables de comunicación y toma de tierra al aparato e inician las siete comprobaciones posteriores al vuelo, en las que se inspeccionarán más de 600 componentes. Otros especialistas se ocupan del compartimiento de sensores. Su trabajo consiste en extraer los "productos" para procesarlos. Los datos o imágenes recogidos en esta misión serán analizados por expertos en interpretación para que puedan ser enviados a los servicios de información.



SACRIFICIO EN WALCHEREN

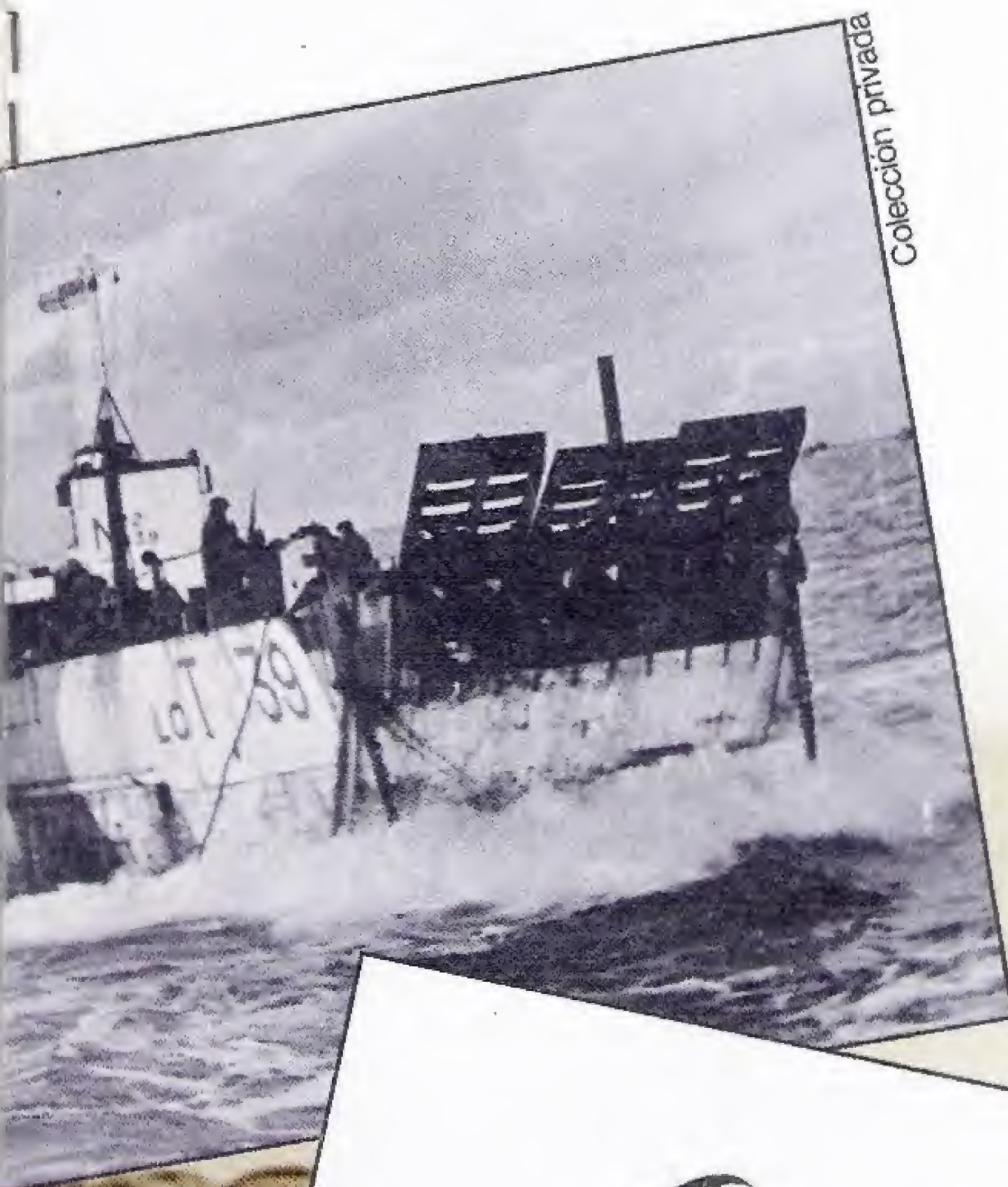
Abajo: 1 de noviembre de 1944. Soldados noruegos del 10.º Comando (Interaliado) rumbo a la fortaleza de Walcheren. Derecha: Una LCT se une a la flotilla de asalto. Abajo, derecha: Los servidores de un Oerlikon, los marineros Nicholson, Ardern y McCabe, supervivientes de la dura prueba de Walcheren.

Ningún episodio de la historia de la Armada Real británica es comparable a la abnegación y el sacrificio demostrado por los tripulantes de lanchas de desembarco del SSEF en Walcheren.



AUTION
LEFT HAND DRIVE

Dos semanas después del desembarco de Normandía, el 6 de junio de 1944, las playas occidentales estaban ya más o menos aseguradas frente a ataques desde el mar. Sin embargo, en el Flanco Oriental las zonas de abastecimiento seguían siendo altamente vulnerables a las unidades de la Armada alemana basadas en la Haya y al hostigamiento con armas heterodoxas tales como lanchas rápidas explosivas y torpedos tripulados.



Por ello se decidió reforzar las playas orientales y, el 23 de junio, se formó el Escuadrón de Apoyo del Flanco Oriental (SSEF) con personal procedente de las diversas unidades navales que habían proporcionado fuego de apoyo a las fuerzas británicas el Día D. El escuadrón tenía una función doble que desempeñar: salvaguardar las playas y sus líneas de abastecimiento y proporcionar fuego de apoyo a la infantería en tierra. Para llevar a cabo estas tareas, se reunieron 76 embarcaciones, tripuladas por 240 mandos y 3 200 hombres de la Armada Real y la Real Infantería de Marina, bajo el mando del capitán de navío A.F. Pugsley. Mayoritariamente de los tipos LCG (lanchas de desembarco artilladas), LCF (lanchas de desembarco antiaéreas) y LCS (lanchas de desembarco de apoyo), estas embarcaciones eran modificaciones de LCT (unidades de desembarco de carros) adaptadas para la función de apoyo directo durante los asaltos anfibios, y ahora estaban bajo el mando del capitán de fragata K.A. Sellar.

El escuadrón preparó tres tipos de fuego de apoyo. Todos los días, dos de las LCG acosaban las posiciones y líneas de comunicación del enemigo en la zona de Franceville, mientras que las otras LCG llevaban a cabo bombardeos indirectos solicitados por los oficiales de observación en tierra. Finalmente, las LCS ejecutaban incursiones relámpago diurnas contra posiciones enemigas entre Franceville y Cabourg.

Sin embargo, era durante las horas de oscuridad cuando el SSEF realizaba su tarea más valiosa. Cada noche, formaba una barrera conocida como la "Línea Trout", para proteger los fondeaderos aliados frente a ataques procedentes del mar. La línea abarcaba casi diez kilómetros desde Ouistreham y después tres kilómetros en dirección noroeste hasta una área cubierta por otras patrullas de Pugsley. La línea principal, compuesta por LCG y LCF era estacionaria,



CAPITÁN DE NAVÍO
A.F. PUGSLEY

Condecorado tres veces con la DSO, A.F. Pugsley fue uno de los grandes comandantes de unidades ligeras de la Armada Real británica durante la Segunda Guerra Mundial. Educado en el Real Colegio Naval de Dartmouth, su mayor ambición era mandar un destructor, una oportunidad que le llegaría en 1934, tras una carrera que incluyó un período en una cañonera en el río Yangtsé y el mando de un antiquado cazasubmarinos. En 1936 fue ascendido a capitán de corbeta y, en setiembre de 1939, se convirtió en comandante de uno de los más nuevos y potentes destructores de la Armada. Estuvo en el ojo de la tormenta de la campaña noruega; participó en Dunkerque y después sirvió en la Fuerza H del almirante Somerville, en el Mediterráneo y en el océano Índico. Fue ascendido a capitán de navío en 1943, y el Día D mandó la fuerza de asalto que desembarcó y apoyó a las tropas británicas en la playa "Juno". Posteriormente, asumió el cargo de Capitán (De Patrullas), que incluía el mando absoluto del Escuadrón de Apoyo del Flanco Oriental. En setiembre de 1944 se le ordenó crear la Fuerza T, cuya misión era llevar los comandos, sanos y salvos, a tierra en Westkapelle. Cumplió con esta difícil operación con gran brillantez, pues fue decisión suya, y sólo suya, ordenar que el SSEF hiciera fuego contra las baterías alemanas a quemarropa. Condecorado con la OBE por su participación en la operación de Walcheren, terminó su carrera como contralmirante.



mientras que una segunda línea móvil de lanchas motoras patrullaba las brechas.

Las noches del 5 y el 7 de julio los alemanes lanzaron sus primeros ataques con torpedos tripulados monoplasas, de los que 27 fueron dirigidos contra la Línea Trout la primera noche, y 31 la segunda. Algunos la atravesaron y hubo bajas aliadas; pero los alemanes sufrieron también pérdidas, por lo que posteriormente utilizaron ingeniosos señuelos para desviar el fuego de las patrullas.

La noche del 9 de julio se avistó el primer submarino de bolsillo alemán, pero las unidades de esta clase no llegaron a plantear un peligro real. Un ingenio mucho más mortal era un torpedo de muy largo alcance. Podía navegar durante 10 horas a una velocidad entre seis y nueve nudos y tenía un mecanismo que le hacía andar en círculos una vez alcanzados los fondeadores junto a las playas. Si se quedaba sin combustible, se convertía en una mina estática.

Otra arma igualmente peligrosa era la lancha motora explosiva. La primera apareció la noche del 2 de agosto, cuando los alemanes lanzaron su primer ataque a todo o nada contra la Línea Trout. Tenía unos 4,8 m de eslora, una velocidad máxima de unos 30 nudos gracias a sus dos motores Ford V8 y llevaba una carga explosiva de 130 kg que detonaba cuando la proa chocaba contra el blanco. Durante dos horas, los alemanes intentaron dirigirlas, una oleada tras

“Cualquier lancha que conseguía atravesar la Línea Trout era inmovilizada y destruida”

otra, a través de la doble línea, siguiendo después con un masivo ataque de torpedos tripulados.

El capitán de fragata Sellar informaría:

“Se entabló una feroz batalla. Cuando el enemigo se retiró, dejó 32 lanchas motoras explosivas hundidas, dos probables y una posible. La Línea Trout sólo había perdido una embarcación, la LCG 764, que destruyó una lancha motora antes de ser alcanzada por otras dos. Cualquier lancha explosiva que conseguía atravesar la Línea Trout era inmovilizada y destruida.”

Los torpedos tripulados también sufrieron bajas: 21 destruidos, tres probables y 11 posibles.

Una semana después, los alemanes realizaron otro ataque a todo o nada, una vez más con resultados poco menos que desastrosos para sus filas. Durante una hora, las lanchas explosivas intentaron en vano atravesar la Línea Trout, pero fueron aniquiladas casi en su totalidad sin ninguna pérdida en el SSEF. Desde entonces, los ataques fueron esporádicos y descoordinados y, después de la captura de La Haya y la costa colindante, desaparecieron poco a poco. El 11 de setiembre, el SSEF abandonó la zona, una vez cumplida satisfactoriamente su misión. Al largo de Normandía, sus bajas habían sido pocas pero iba a sufrir bajas mucho más numerosas durante una misión aun más peligrosa.

A medida que se acercaba el invierno de 1944 era cada vez más importante conservar Amberes, que había sido capturada con sus muelles intactos el 4 de

setiembre, a fin de abastecer las inmensas formaciones aliadas que iban a atacar Alemania. Pero aunque Amberes estaba en manos aliadas, sus accesos marítimos estaban bloqueados por la fuertemente fortificada isla de Walcheren, situada en la desembocadura del río Scheldt. En setiembre se decidió asaltar Walcheren.

El ataque iba a tener tres frentes, pero la parte más peligrosa de la operación sería el desembarco de tres Comandos de la Real Infantería de Marina, y la mitad del 10.º Comando (Interaliado), en Westkapelle, bajo los cañones de las baterías costeras alemanas. Para anular esas defensas en la medida de lo posible, se bombardeó el dique de Westkapelle, inundando así una gran parte de la isla.

Para proteger la fuerza de desembarco se elaboró un complicado plan de fuegos. Pugsley y su recién formada Fuerza T se encargarían de llevar a tierra a los comandos. El plan de fuego incluía el bombardeo de las principales baterías alemanas desde el mar, lo que llevarían a término el acorazado HMS Warspite y dos monitores, y desde el aire, mientras el SSEF se ocupaba de los puntos fuertes menores. Sobre el papel parecía que este temible despliegue de potencia de fuego pulverizaría las defensas y las haría incapaces de detener a los comandos en sus vulnerables lanchas de desembarco. No sería así. Las adversas condiciones meteorológicas de la mañana del ataque, el 1 de noviembre de 1944, imposibilitaron a la RAF enviar sus bombarderos pesados, y el inmenso bombardeo naval sólo fue parcialmente eficaz. Esto se reveló desastroso, pues Pugsley no tuvo más alternativa que ordenar al SSEF —ahora una fuerza mucho más pequeña, de sólo 27 embarcaciones— atraer la atención de las baterías costeras lejos de las lanchas de desembarco de los comandos.

A las 08,47 horas, el SSEF envió dos grupos a atacar las defensas alemanas al norte y al sur de una brecha en el dique. El grupo norte, mandado por el capitán de corbeta L.C.A. Leefe, a bordo de la LCH 98 (lancha de desembarco de plana mayor), se componía de tres LCG(L) (lanchas de desembarco artilladas, grandes), tres LCF, tres LCS(L) (lanchas de desembarco

Superior, derecha: Los patrones de lanchas de desembarco (de izquierda a derecha) Carmaine, Gurnsey y Bain, fotografiados junto al sargento primero Leure, un comando de los RM, antes de la incursión de Walcheren. Superior, izquierda: Miembros del 5.º Comando pugnan por llegar a tierra en Westkapelle mientras el SSEF atrae el fuego enemigo. Arriba, derecha: El LCG(M) 102, uno de los dos buques de este tipo utilizados. Derecha: Los comandos se dirigen a un LVT Buffalo, en el rompeolas de Westkapelle. Abajo: Hombres y máquinas avanzan bajo una densa nube de humo provocada por el bombardeo preliminar.



Colección privada

Colección privada



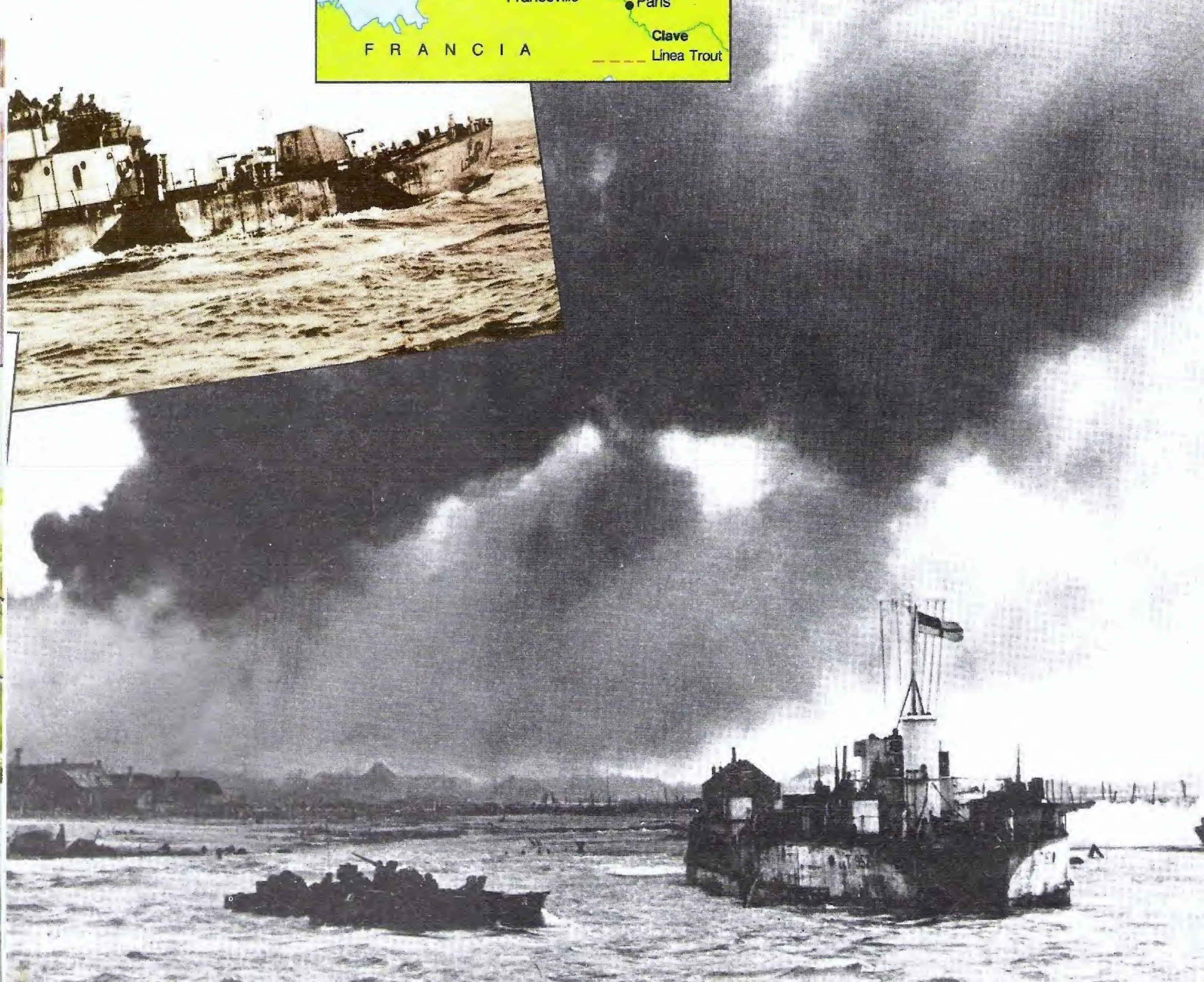
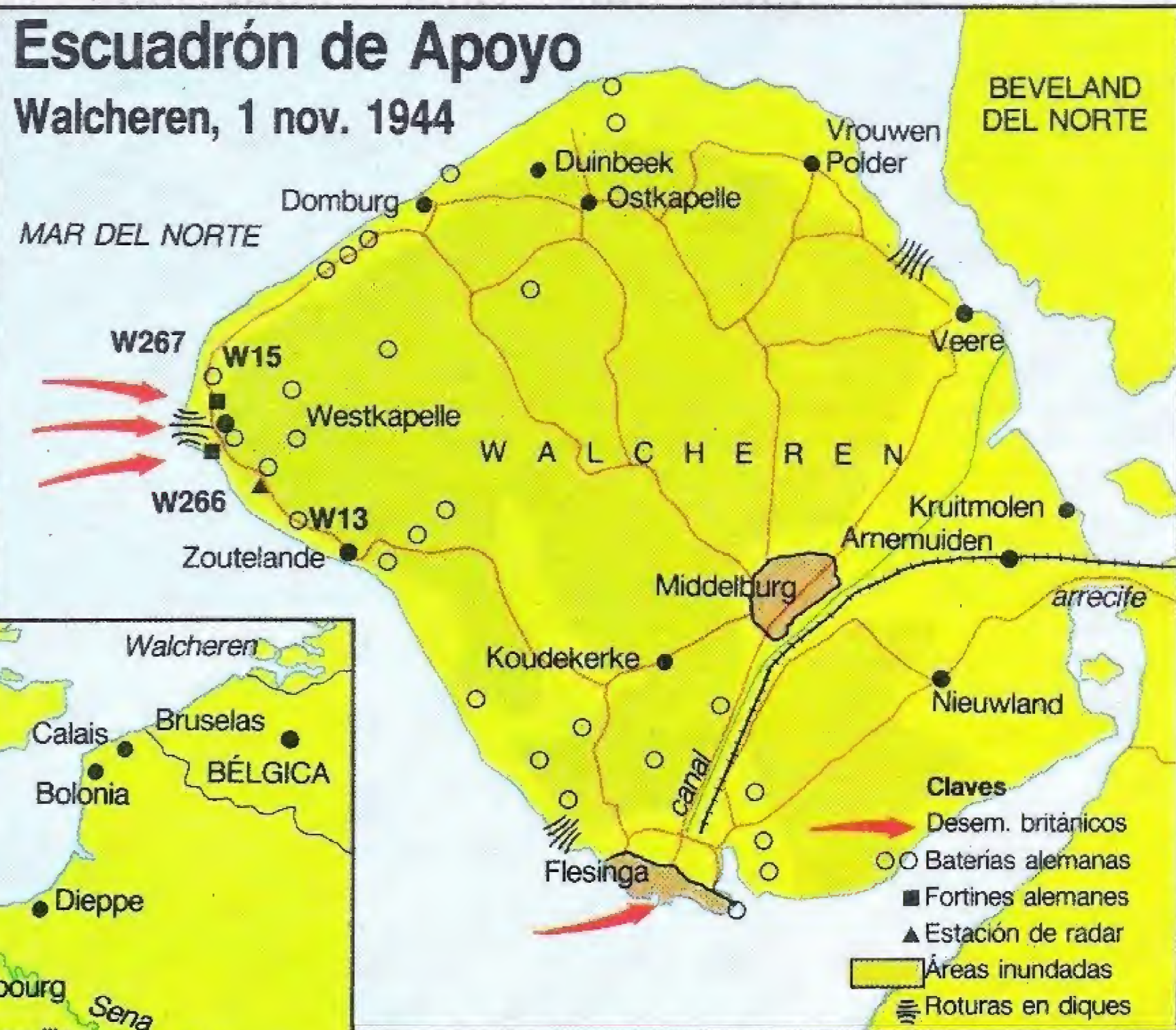
Colección privada





Escuadrón de Apoyo

Walcheren, 1 nov. 1944



de apoyo, grandes), y tres LCT(R) (lanchas de desembarco de carros, lanzacohetes), mientras que el grupo sur, dirigido por el capitán de fragata K.A. Sellar, a bordo de la LCH 269, tenía los mismos buques excepto un LCT(R). Adicionalmente, cada grupo tenía una LCG(M) (lancha de desembarco artillada, media), un nuevo tipo de unidad diseñada para embarrancar y combatir las fortificaciones del enemigo desde la orilla.

La primera lancha del escuadrón en ser alcanzada fue la LCF 37, que iba en cabeza del grupo sur, cuando una de las principales baterías alemanas, la W15, desvió su fuego de la fuerza principal y consiguió un impacto en la línea de flotación. El agujero fue taponado con éxito, pero después la lancha entró al alcance de otra batería alemana, la W13. Fue alcanzada en la popa, y otro proyectil, que erró el blanco por muy poco, llenó el puente y la cubierta superior de agua. Dos proyectiles volaron después la proa y el pañol delantero, antes de que un tercero diese en el pañol principal, explosionando los 100 000 proyectiles de 2 libras y de munición de los Oerlikon.

Entre las 09,41 y las 09,55 horas los tres buques lanzacohetes situados al norte de la brecha dispararon sus andanadas. De ellas, dos cayeron cortas, alcanzando una de ellas a la LCF 42. Después, tras tender una cortina de humo para ocultar las playas de desembarco, volvieron a Ostende. Los dos buques lanzacohetes del grupo sur lo hicieron mejor. La LCT(R) 363 alcanzó la estación de radar alemana W154, y la LCT (R) 334, a pesar de haber sido alcanzada, batió las defensas de playa cercanas a la orilla. Sin embargo, a las 10,09 horas, la 363 fue alcanzada y tuvo que ser remolcada por la 334.

Mientras tanto, las tres LCG del grupo norte empezaron a bombardear la W15 con sus cañones de 120 mm, pero pronto recibieron impactos precedentes de las baterías alemanas. La LCG(L) 1 comenzó a arder y acabó por hundirse. La LCG(L) 2 fue alcanzada y seriamente dañada, y cuando la LCG(L) 17 viró para ayudarla también recibió un impacto. Una LCS(L) intentó remolcar a la LCG (L)17, pero comenzó a embarcar demasiada agua y la LCH del capitán de corbeta Leefe viró para mantener el cañoneo contra la W15. Después empezaría a ser remolcada, pero resultó hundida al chocar contra una mina.

Dispararon contra un fortín casi a bocajarro, pero no pudieron perforarlo

Las tres LCF del grupo norte también fueron alcanzadas. Su oficial al mando informaría posteriormente:

"A las 09,45 las baterías costeras empezaron a hacer blanco en las dos bandas del buque [LCF 38]. A unos 800 o 1 000 m de la playa se viró 90 grados para poder cañonear los emplazamientos de ametralladoras y las baterías del enemigo. Por entonces habíamos sido alcanzados por unos 10 proyectiles pesados...el pañol estaba en llamas y la parte delantera de la cubierta se encontraba un metro por debajo del agua; la timonera era un matadero, el timón estaba bloqueado, un motor no funcionaba, cinco cañones habían sido desmontados y había fuego en la sala de derrota. Aun así, todo el armamento disponible seguía disparando sin parar sobre el enemigo."

La LCF 36 se acercó y empezó a remolcar a la LCF 38, pero ésta recibió más impactos directos y fue abandonada justo antes de reventar y hundirse.

Las más pequeñas LCS(L) del grupo norte mostraron la misma tenacidad cuando atacaron un fortín y los objetivos adyacentes casi a bocajarro, pero su armamento no podía perforar el hormigón alemán.

El grupo sur no lo pasó mejor. Además de los daños recibidos por las LCT(R), dos de las LCG(L) fueron alcanzadas, pero ambas consiguieron seguir disparando. El oficial artillero de la LCG(L) 10 era el teniente J.W. Harvie, de la Real Infantería de Marina: "Recibimos un impacto directo de un proyectil de 152,4 mm en la cubierta de cañones, detrás de la pieza «B». Mató a mi sargento primero, hirió a varios de los servidores del arma, hizo detonar unos de los sacos de cordita y originó un incendio justo delante del puente". A pesar de estos terribles daños, Harvie mantuvo sus dos cañones en acción. Durante aquel desesperado día, el fuego de las piezas de la LCG (L)10 fue tan intenso que ésta gastó casi dos veces más munición de la que había empleado el Día D y los cinco siguientes.

"Era imposible bajar a la sala de máquinas y navegábamos en círculos"

Las tres LCF también fueron dañadas, aunque sólo la LCF 37 se hundió: su comandante, el capitán de fragata Carlton, narró posteriormente:

"Después de ser alcanzados empezamos a zigzaguear, pero fue inevitable: otro proyectil mató a los servidores de los cañones de popa y el siguiente, en la proa, originó un incendio en el pañol pequeño. Una vez más, el grupo de control de daños hizo un buen trabajo, pero entonces llegó el proyectil que alcanzó el pañol principal y nos hizo volar por los aires. Yo oí el proyectil, pero no recuerdo nada más. Debí permanecer inconsciente durante unos pocos minutos. Cuando volví en mí, el otro único superviviente era mi oficial de Infantería de Marina. No había nada que hacer: la timonera había desaparecido y también los cañones. Estábamos muy hundidos en el agua, con los motores aún funcionando, pero era imposible bajar a la sala de máquinas y navegábamos en círculos. Pude ver una chalupa a unos 20 m y algunos supervivientes que subían a ella, y decidí nadar hacia la misma. Las corrientes eran rápidas, yo estaba aturdido, probablemente por el impacto del proyectil, sangraba y me sentía débil, con mi mano izquierda inutilizada, pero conseguí llegar."

El coraje de Carlton fue típico de la determinación con que combatió la Real Armada aquel día, al igual que la mayoría de aquellos valientes, casi suicidas, de las tres LCS(L) del grupo sur. En una hora y media fueron simplemente barridas mientras perseveraban en su ataque sobre las defensas costeras. Pero quizás los más sobresalientes actos de heroísmo estuvieron protagonizados por las dos LCG(M). La LCG(M) 101 tenía por objetivo un fortín, el W267, en el extremo norte de la brecha del muelle, mientras que el de la 102 era un fortín similar, el W266, en el extremo sur. A las 09,43 horas, la 102 embarrancó y atacó su objetivo, pero sus cañones de 17 libras no pudieron perforar el hormigón de 3 m de espesor, y a los 15 minutos se incendió. Poco después había quedado reducida a un pecio carbonizado varado frente a W266. Sólo hubo un superviviente.

Entretanto, la LCG(M) 101 había abierto fuego sobre su objetivo a unos 2 000 m de la playa. Durante el último kilómetro hasta la orilla empezó a ser cañoneada por el W15 y fue alcanzada por fin antes de encallar. Una vez embarrancada, la parte de proa de la lancha quedó fuera del sector de tiro del W15, pero siguió siendo alcanzada por babor. Apenas 15 m separaban la LCG(M) de la posición enemiga más cercana y, con su cubierta barrida por el fuego de ametralladoras y de cañones de 88 m, ambas torres quedaron tan dañadas que sólo podían disparar por





control local y aún muy esporádicamente. Pasados 20 minutos, el capitán ordenó desencallar a fin de acercarse a un blanco secundario situado algo más lejos. Para entonces, la 101 estaba cribada de agujeros y, a los pocos minutos de haber desembarrancado, volcó y se hundió.

Milagrosamente, sólo dos de los tripulantes de la LCG(M) murieron y cuatro fueron heridos; el resto fue recogido indemne. Pero el total de bajas sufridas en el SSEF por proteger a la fuerza de desembarco fue horrorosamente alto: 172 muertos y desaparecidos y 125 heridos, y sólo siete buques quedaron en condiciones de seguir actuando. Sin embargo, los comandos de la Infantería de Marina llegaron a tierra con pérdidas mínimas y, en pocos días, los buques aliados navegaban por el Scheldt.



Colección privada



Colección privada

LA LCG(M)

La Lancha de Desembarco Artillada (Media) rompió con todas las normas de la guerra convencional.

Embarrancaba deliberadamente, ignorando la regla de oro de toda operación combinada: alejarse de la orilla lo más rápidamente posible, avanzando tierra adentro o retirándose al mar. Con una eslora de 45 m y 380 toneladas de desplazamiento, la LCG(M) tenía una tripulación de tres oficiales y 28 hombres, de los que algunos eran artilleros de la Real Infantería de Marina y estaban a cargo de dos cañones de 17 libras montados en torres con un blindaje de 127 mm. A diferencia de otros buques de los Escuadrones de Apoyo, que se adaptaban para llevar diversos armamentos, la LCG(M) fue construida específicamente para la guerra anfibia en el Pacífico. Su blindaje estaba diseñado para resistir proyectiles japoneses de 152,4 mm, pero resultó vulnerable a las municiones perforantes de alta velocidad alemanas de 88 mm. El armamento adicional incluía dos cañones Oerlikon, y sus dos motores diésel Paxman Ricardo de 500 hp producían una velocidad máxima de 12 nudos. La técnica empleada en estas singulares embarcaciones consistía en inundar parcialmente sus tanques de flotación, justo antes de llegar a tierra. Cuando embarrancaban, se arrojaba un anclote por la popa y los tanques de flotación se inundaban completamente. Así se embarrancaba firmemente el casco, lo que proporcionaba una estable plataforma de tiro para combatir a las fortificaciones enemigas. Cuando llegaba la hora de retirarse, se activaba una potente bomba que expulsaba de los tanques 7 000 litros de agua por minuto.

Izquierda: Alcanzado por las defensas alemanas, el LCG(M) 101 se hunde lentamente mientras intenta alejarse de la costa. Arriba, extremo izquierdo: Comandos y tripulantes son rescatados del buque siniestrado. Arriba, izquierda: Entre los vehículos especializados que se emplearon en la incursión estaban los carros barreminas (izquierda) y los Churchill AVRE.



5.º BATALLÓN DE GUARDIAS GRANADEROS

El 5.º Batallón de Guardias Granaderos se formó en Chigwell, Essex, el 11 de octubre de 1941. Al principio y bajo el mando del coronel J.B.G. Hennessy, el batallón formó parte de la 32.ª Brigada de Guardias. A finales de junio de 1942, la unidad fue transferida a Uxbridge para unirse a la 24.ª Brigada de Guardias, una de las unidades mejor adiestradas del Ejército británico. El batallón dejó Inglaterra el 1 de marzo de 1942 para unirse al Primer Ejército británico en Túnez. Tras desembarcar en Argel, los Granaderos fueron enviados inmediatamente a bloquear un avance alemán cerca de Beja. Durante la ofensiva final de Túnez (abril-mayo de 1942), el batallón tuvo un papel secundario en la batalla de "Grenadier Hill". Bajo el mando del teniente coronel Gordon-Lennox, se trasladó después a Medjez-el-Bab. Allí desempeñó un papel decisivo en el asalto de Bou que lanzó la 24.ª Brigada de Guardias. Trasladado a Italia al final de la campaña tunecina, el batallón desembarcó en Anzio el 25 de enero de 1943. En la intensa batalla que estalló a continuación, el batallón perdió 29 de sus 35 oficiales y 560 soldados de un total de 800. El 8 de marzo zarpó rumbo a Nápoles y fue reforzado por el 6.º Batallón. Tras la victoria del Octavo Ejército británico frente a las defensas alemanas de la Línea Gótica en 1944, el 5.º Batallón soportó otro invierno en los Apeninos antes de ser retirado del orden de batalla en febrero de 1945. El 5.º Batallón fue disuelto el 11 de mayo de 1945.

Arriba: La insignia de la 24.ª Brigada de Guardias.

Enviado a la cabeza de playa de Anzio, el 5.º Batallón de los Guardias Granaderos protagonizó una de las más decididas acciones defensivas de la historia de su regimiento.

"Cuando una gran batalla llega a una fase de tablas y el éxito o el fracaso depende de unos pocos hombres, la guerra pasa del nivel de las simples operaciones al de lo dramático." Estas palabras aparecen en la historia regimental de los Guardias Granaderos y pueden dar una idea de las razones por las que, de entre todas las unidades británicas que combatieron en Anzio, fue el nombre del 5.º Batallón de los Guardias Granaderos el que tuvo el privilegio de ser revelado por los censores a la prensa mundial.

El 21 de enero de 1944, el 5.º Batallón se embarcó en cuatro lanchas de desembarco rumbo al golfo de Nápoles. Junto con el 1.º Batallón de los Guardias Escoceses y el 1.º Batallón de los Guardias Irlandeses, los Granaderos formaban parte de la 24.ª Brigada de Guardias, mandada por el general A. Murray. El comandante del 5.º Batallón, el teniente coronel G.C. Gordon-Lennox, había informado a sus hombres de su destino la noche anterior y ahora contemplaba cómo las 243 embarcaciones de la flota invasora aliada se abrían paso a la sombra del monte Vesuvio. Como parte de una fuerza de asalto combinada anglo-norteamericana dirigida por el general de división J.P. Lucas, los guardias se dirigían a Anzio, unos 150 km al norte. El viento era fuerte y, mientras la flotilla dejaba a un lado la isla de Capri, el sol matinal arrancaba al mar destellos como zafiros triturados.

La Fábrica cayó por fin, no sin antes haber silenciado a los francotiradores alemanes

No hubo oposición aérea y, al amanecer del 22 de enero, el 5.º Batallón estaba ya a sólo cinco kilómetros de su destino. Los cazas aliados sobrevolaban la zona por delante de ellos mientras las primeras tropas llegaban a tierra, pero la resistencia enemiga prácticamente no existía. Cuando llegaron los guardias a la cabeza de playa de Anzio no había señales de ningún contrataque alemán. Reinaba un silencio espectral, sólo interrumpido por el sonido intermitente de unos pocos proyectiles que explotaban en la húmeda arena. A medianoche, unos 36 000 hombres y 3 000 vehículos estaban ya en tierra. El 5.º Batallón esperaba pacientemente sus órdenes. Éstas llegaron finalmente el día 23: los Granaderos saldrían de patrulla con el fin de descubrir la situación de las principales defensas alemanas.

Sólo había una carretera que iba hacia el norte desde Anzio, tierra adentro, y a lo largo de ella avanzó al amanecer del día 24 la patrulla de Granaderos del teniente J. Hargreaves. Tras marchar paralelamente a una vía de ferrocarril, los Bren Carrier y los cañones contracarro de la patrulla llegaron sin incidentes a un puente conocidos como el "Paso Elevado". Los hombres se relajaron e incluso consideraron la posibilidad de avanzar directamente hasta las mismas puertas de Roma. Un segundo puente, conocido como el "Terraplén", fue la siguiente etapa, tres kilómetros más adelante por la misma carretera. La localidad de Carroceto estaba justo delante de ellos y el enemigo seguía sin dar señales de vida.

De pronto, empezaron a disparar desde un grupo de edificios situado más adelante. Los guardias sabían que habían identificado el primer bloqueo de

carretera alemán fuera de Anzio y se retiraron al Paso Elevado. Tras recibir esta información, el general de brigada Murray ordenó a la Brigada de Guardias que avanzase en fuerza al día siguiente. Una vez libre Carroceto de fuerzas enemigas, no habría ningún obstáculo para el avance de la fuerza principal acorazada aliada. Los defensores alemanes habían sido previamente alertados y se entabló un feroz tiroteo por el control de un grupo de edificios conocido colectivamente como la "Fábrica". Los proyectiles rompedores y fumígenos cayeron sobre las filas de guardias mientras éstos corrían en campo abierto. Finalmente se capturó la Fábrica tras una pesadilla en la que hubo que silenciar a los tiradores alemanes, pero el combate continuaba. Las fuerzas enemigas permanecían atrincheradas en la zona colindante y las bajas



GUARDIANES DE ANZIO



en los Granaderos ascendían sin parar ante aquel intenso bombardeo de artillería. El batallón ya había perdido 130 hombres, y Gordon-Lennox, herido, hubo de ser evacuado. Este fue posteriormente sustituido en el mando por el teniente coronel A. Huntingdon.

La Fábrica se había convertido en el punto clave del avance aliado tierra adentro, en un momento en que había por lo menos cinco divisiones alemanas en torno a la cabeza de playa. Las unidades aliadas siguieron presionando en su avance con la esperanza de coger al enemigo desprevenido, pero sin resultados. El avance era angustiosamente lento y, el 4 de febrero, la marcha de la 3.^a Brigada de Infantería hacia Campoleone hubo de detenerse. Los guardias se vieron obligados a rechazar una serie de contrataques de sondeo alemanes y pronto quedó claro que no iba a ser fácil conservar el terreno que habían ganado. "La situación", escribió el general de brigada Murray, "era muy seria".

La noche del 6 de febrero, las cuatro compañías del batallón estaban situadas tres kilómetros al noroeste de Carroceto, flanqueadas por los Guardias Escoceses a la derecha y los Irlandeses a la izquierda. El Regimiento de North Staffordshire estaba al sur. Las compañías estaban peligrosamente aisladas entre sí, separadas por cientos de metros sin defender. Al oír el fuego de proyectiles que resonaba a su alrededor, los guardias comprendieron que se preparaba un nuevo contrataque; sólo era cuestión de tiempo. Ocho días de combate habían minado la fuerza del batallón, pero el descanso era imposible. El teniente P. Freyberg escribió posteriormente: "Se nos había dado una manta por cabeza, insuficiente cuando incluso los charcos se congelan."

Durante la tarde del 7 de febrero, una patrulla de la 1.^a Compañía localizó tres columnas de infantería alemana que avanzaban hacia el Terraplén desde el oeste. Poco después de que el teniente Hussey pasase esta información al teniente coronel Huntingdon, en



Fotografía principal: Trincheras como éstas se convirtieron en cenagales a causa de las intensas lluvias y aguanieves. Fotografía inserta, extremo izquierdo: Mientras un soldado británico permanece atento a posibles francotiradores alemanes entre montañas de escombros, vivo testimonio del furioso combate de Carroceto. Frente al fuego enemigo, los guardias se lanzaron hacia un grupo de edificios conocido como la "Fábrica" y aseguraron su objetivo. El combate continuó, sin embargo, con los tiradores alemanes refugiados en edificios aislados (izquierda).

LOS GUARDIAS EN GUERRA

Durante los seis años de guerra el mando de los Guardias Granaderos estuvo a cargo de cuatro tenientes coroneles que contribuyeron a la expansión del regimiento y lograron enviar seis batallones a ultramar. Uno de los problemas más agudos a los que se enfrentó el regimiento fue el de conseguir efectivos humanos. Al comienzo de la Segunda Guerra Mundial se crearon, con una relativa rapidez, los Batallones 1.º, 2.º y 3.º con la llegada de un gran número de reservistas procedentes de los Batallones de Entrenamiento y Mantenimiento. De modo similar, durante 1941 se formaron el 4.º, 5.º y 6.º Batallones. Sin embargo, cuando los batallones empezaron a sufrir bajas en Europa y el norte de África, la tarea de encontrar refuerzos adecuados se hizo cada vez más difícil. Durante los años de guerra la talla mínima exigida para formar parte de los Granaderos era de 1,75 m y el regimiento se vio obligado a competir con la industria y otros sectores en busca de personal.

Finalmente, el regimiento fue incapaz de mantener el número de batallones originales en campaña: el 6.º fue retirado del servicio activo a comienzos de 1944, y el 5.º un año después. El recluta, una vez aceptado en el regimiento, pasaba ocho semanas en el Cuartel de los Guardias (posteriormente se amplió a 16) donde aprendía las tácticas propias de su unidad en el campo de batalla. Después pasaba al Batallón de Entrenamiento para perfeccionar el aprendizaje de las tácticas de campaña y recibir instrucción con armas. Luego, cada recluta era destinado —según su habilidad y preferencia— a uno de los batallones acorazados o de infantería.

Arriba, derecha: Una patrulla se abre paso a través de la maleza en un intento por descubrir el dispositivo enemigo. Superior, derecha: El Foso y la Cárcava, escenarios de la memorable acción defensiva del 5.º Batallón, aparecen en la parte inferior izquierda de esta fotografía aérea.

el cuartel general del batallón, el enemigo atacó simultáneamente en varios puntos del saliente de Carroceto. Los Granaderos se vieron de repente rodeados por todos sitios. Bajo el mando del capitán N. Johnstone y el capitán T. Browne, respectivamente, la 1.ª y 3.ª Compañías combatieron desesperadamente en una acción de retardo hasta que se vieron obligadas a retroceder a lo largo de una vía de ferrocarril que pasaba por el Terraplén. Huyendo de zanja en zanja, los 50 supervivientes descubrieron que toda la zona era un hervidero de soldados alemanes.



Entretanto, la 4.ª Compañía del comandante W. Miller estaba siendo atacada desde el cerro de Buonriposo, situado al sur. El North Staffordshire había sido eliminado y el aire se espesaba con el fuego de las ametralladoras, las granadas y los proyectiles de mortero. Miller intentó retirarse a nuevas posiciones situadas al oeste de la Cárcava que protegía el cuartel general de la brigada, pero las dos secciones avanzadas fueron aplastadas por una incesante marea de infantería enemiga, no sin ofrecer resistencia. El teniente E. Collie permaneció firme frente a un grupo de soldados enemigos y vació su fusil y su revólver sobre sus filas. Un cerco cada vez más estrecho de bayonetas alemanas puso fin a la heroica resistencia de Collie.

Sólo la 2.ª Compañía, mandada por el capitán R.J. Martin, permaneció entre el enemigo y los hombres de la plana mayor del batallón y la compañía de plana y mando. Todo lo que quedaba de las posiciones defensivas del batallón era una corta y delgada línea que terminaba en una amplia depresión conocida como la "Cárcava". Más allá de la Cárcava estaba la carretera de Anzio, y si los alemanes conseguían abrirse paso el saliente de Carroceto quedaría aislado y el enemigo tendría vía libre hasta la cabeza de playa aliada.

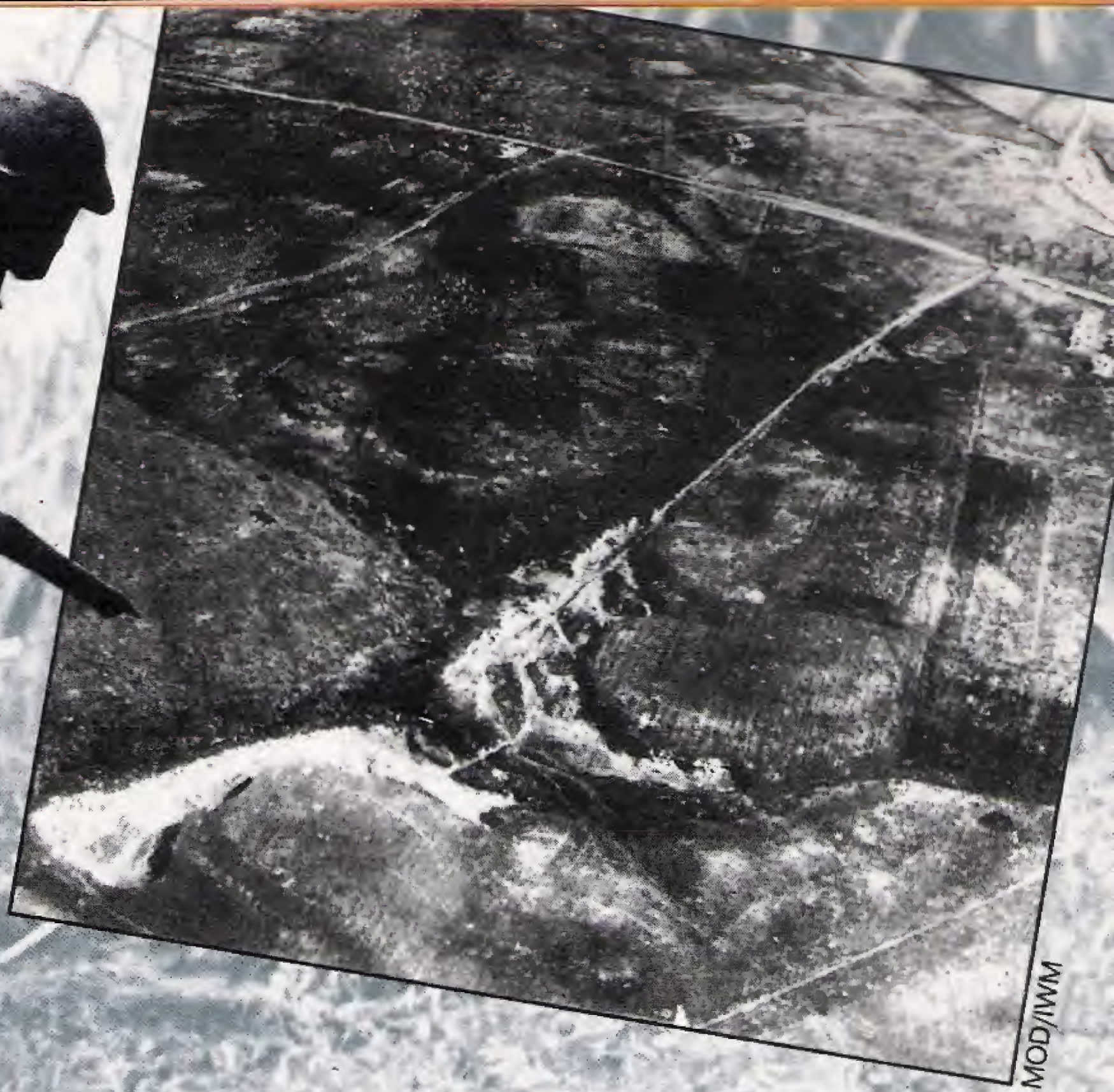
Tras barrer a la 4.ª Compañía gracias a su superioridad numérica, la infantería alemana se concentró en el cerro de Buonriposo e instaló ametralladoras frente a futuros ataques sobre la Cárcava. Los guardias que estaban en el fondo de la Cárcava no tuvieron ninguna oportunidad, y sus filas fueron aniquila-



das por una tupida lluvia de balas. La compañía de plana contestó al fuego enemigo. El teniente C. Hodson emplazó un mortero de 76,2 mm y lo puso a trabajar, enviando una granada tras otra contra los soldados alemanes. El campo de batalla estaba bañado por la luz de la luna mientras el enemigo, gritando y aullando, corría hacia los guardias. El fuego concentrado de la compañía de plana detuvo aquella marea durante unos preciosos minutos, pero la vanguardia alemana consiguió llegar a la entrada de la Cárcava, tras haber hallado un camino por la "Zanja", un canal de irrigación que había impedido su paso.

En aquel momento crítico, brilló el espíritu de combate de los guardias. La zona situada frente de la Zanja estaba en manos del comandante William Sidney, el jefe de la Compañía de Apoyo. Con sólo unos pocos hombres a su disposición, Sidney corrió hasta el borde de la Zanja y se mantuvo en su posición frente al intenso fuego enemigo. Erguido como un poste, Sidney blandió su subfusil Thompson y disparó contra todo alemán que se le ponía a la vista. Cuando su arma se atascó, Sidney se retiró y empezó a arrojar granadas a sus adversarios. Una de ellas explotó prematuramente, hiriendo a Sidney en la cabeza y las piernas. Aguantando el dolor, Sidney se negó a abandonar su puesto y siguió haciendo frente al asalto enemigo sin ayuda. Cuando por fin la metralla de una granada alemana le obligó a retirarse de la Zanja, Sidney lo hizo consciente de que se había rechazado el primer ataque enemigo y que habían llegado elementos de la Compañía de Apoyo como refuerzo. Por su constante y heroica acción, el comandante Sidney fue condecorado con la Cruz Victoria. Más tarde, al enterarse de la condecoración de Sidney, un guardia herido elogió la tenacidad de su oficial superior: "Bueno, si fue tan duro como los malditos alemanes lo fueron con nosotros, se la merece."

Sin embargo, el peligro en la Zanja aún no había desaparecido. Hasta que el pequeño grupo de alemanes que permanecía atrincherado en el otro lado de la elevación no fuese desalojado, cabía la posibilidad de que el enemigo pudiese lanzar un contrataque relámpago. Conscientes de este peligro, los tenientes



MOD/IWM



5.º Batallón de Guardias Granaderos La Cárcava, 7-9 febrero 1944

En un atrevido intento de romper el estancamiento del frente italiano durante las primeras semanas de 1944, los Aliados decidieron flanquear las defensas de la Línea Gustav y abrirse paso hacia Roma desembarcando el VI Cuerpo norteamericano en Anzio, un trampolín costero al alcance de la capital. A pesar de la escasez de recursos, el desembarco inicial del 22 de enero fue un completo éxito y la carretera a Roma quedó momentáneamente abierta. Sin embargo, el comandante aliado resultó precavido en exceso y no aprovechó su ventaja inicial. Los alemanes replicaron vigorosamente y enviaron tropas de choque a la cabeza de playa desde toda Europa. En las primeras semanas de febrero tuvo lugar una sucesión de ataques contra el perímetro de Anzio.

Los alemanes atacan

7 feb. Por la noche, unidades de infantería alemana atacan al 5.º Batallón. Los Granaderos combaten tenazmente pero, al amanecer del día 8, las compañías 1.ª y 3.ª están desperdigadas.



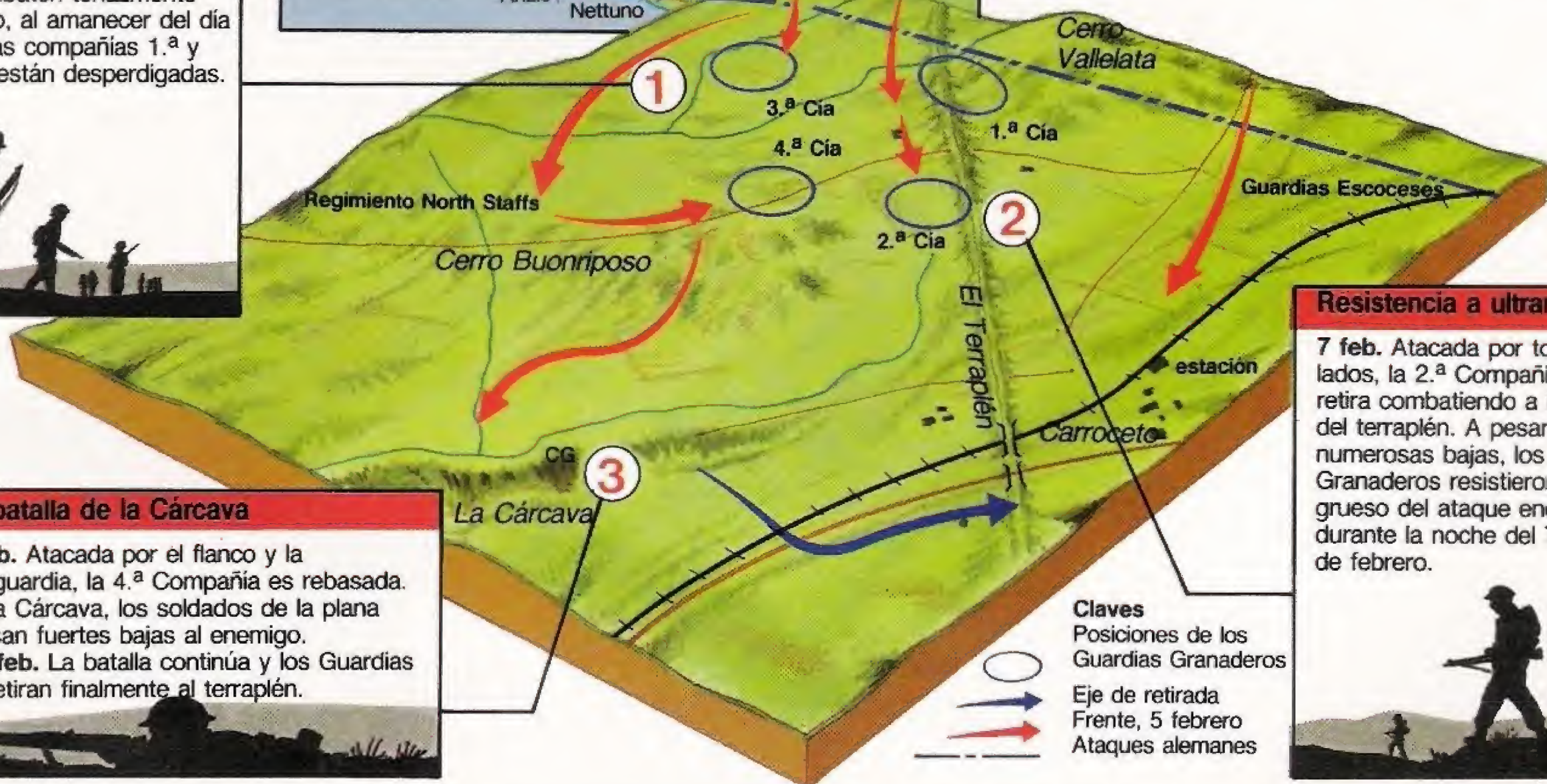
La batalla de la Cárcava

7 feb. Atacada por el flanco y la retaguardia, la 4.ª Compañía es rebasada. En la Cárcava, los soldados de la plana causan fuertes bajas al enemigo.
8/9 feb. La batalla continúa y los Guardias se retiran finalmente al terraplén.



Resistencia a ultranza

7 feb. Atacada por todos lados, la 2.ª Compañía se retira combatiendo a lo largo del terraplén. A pesar de sus numerosas bajas, los Granaderos resistieron el grueso del ataque enemigo durante la noche del 7 al 8 de febrero.



G. Chaplin y W. Dugdale reunieron a unos pocos guardias y treparon por la cornisa que había entre la Cárcava y la Zanja. Iluminados por la luz de la luna, los guardias empezaron a abrirse paso hacia el sur, decididos a eliminar la resistencia alemana en las cercanías. Disparando su Bren desde la ladera, Chaplin despachó a varios alemanes antes de que su arma se atascase. El subfusil de Dugdale sufrió el mismo destino. En aquel punto, los guardias se encontraron cara a cara con un grupo de alemanes deseosos de venganza. Con rápidos reflejos, Chaplin recogió el fusil de un soldado enemigo caído y devolvió el fuego. Al darse cuenta que se lo jugaban todo a una carta, los guardias cubrieron a toda velocidad los 10 m que había hasta la Cárcava: sobrevivieron ilesos de aquella ordalía. Entonces eran las 03,30 horas, y un segundo ataque alemán en la Cárcava era inminente.

Conscientes de que aún tenían la victoria al alcance de la mano, los soldados alemanes se lanzaron contra los guardias. Sin embargo, la lluvia incesante de fuego de armas portátiles de los Granaderos ahogó los gritos de batalla del enemigo. Aún más les desmoralizó la habilidad del oficial de artillería, el comandante Greig, que dirigió el fuego de sus armas directamente contra el umbral de la propia Cárcava. Al amanecer hubo un significativo descenso en la frecuencia de los ataques enemigos. Durante toda la noche, los guardias habían estado cargando sin vacilar, y ahora la luz matinal les permitió contemplar el campo de batalla. La sangre corría bajo los cuerpos de los alemanes que cubrían el terreno, y los guardias se sintieron aliviados al ver a los restantes elementos de la 2.ª Compañía del capitán Martin abriéndose paso a lo largo del Terraplén. Aislada de la plana mayor, la compañía había pasado la noche repeliendo el grueso de la columna alemana.

La Cárcava estaba ahora en manos de 29 guardias y 45 norteamericanos. Mientras éstos fueron enviados para cubrir el camino que había entre la Cárcava y el Terraplén, Huntington dividió en tres grupos a los hombres que aun no estaba heridos. El teniente Lyttleton y siete hombres fueron colocados al sur de la Cárcava; el teniente Dugdale y el teniente Hodson junto a siete guardias más fueron responsables de mantener la entrada norte; y el teniente Chaplin, con ocho hombres bajo su mando, recibió órdenes de cubrir la Zanja. La intensa lluvia que había estado

Aunque el general de brigada Murray era consciente de que la zona norte de la cabeza de playa de Anzio iba a ser difícil de mantener frente a los constantes contrataques alemanes, no tenía ni idea de que el destino de toda la fuerza de invasión dependería del 5.º Batallón de los Guardias Granaderos. Abajo, izquierda: El batallón, con el comandante William Sidney en primer término, formado durante la entrega de condecoraciones. Abajo: El general Alexander condecora a Sidney con la Cruz Victoria en reconocimiento a su bravura frente al fuego enemigo. Al comienzo de la guerra, quienes solicitaron alistarse en el regimiento pasaron directamente de la vida civil a Sandhurst. Si demostraban su valía como oficiales cadetes se les enviaba al Batallón de Entrenamiento. Después, sin embargo, los oficiales en potencia se sometían a la misma disciplina y entrenamiento de los Guardias, antes de pasar a Sandhurst. De este modo, los futuros oficiales sabían exactamente qué darían de sí en la batalla los hombres que estaban bajo su mando.

cayendo durante toda la tarde se tornó en aguanieve, y los guardias se prepararon para el ataque alemán.

El primer asalto fue rechazado, pero los alemanes estaban decididos a abrirse paso. El Diario de Guerra de los Granaderos describe así su intento final, condenado al fracaso:

"Siguió el ya familiar avance a la Zanja y la imagen de más maltrechos alemanes caminando arriba y abajo en busca de un paso... "El enemigo que era lo bastante imprudente para llegar al alcance de las granadas era eliminado, y el trecho de la Zanja más cercano a los defensores de la cornisa se convirtió en un matadero".

Los guardias mantuvieron el terreno hasta las primeras horas del 9 de febrero, pero se vieron obligados a retirarse cuando el aguanieve convirtió el lecho de la Cárcava en un río de barro. Los hombres del teniente coronel Huntington hicieron lo que se les pidió y ahora, consciente de que estaban debilitados por aquella ordalía interminable, éste organizó una retirada por la salida sur de la Cárcava.

El batallón mantuvo su nueva posición durante otras 12 horas, a pesar de la pérdida de Huntington, quien cayó víctima del fuego de una ametralladora durante uno de los muchos y feroces ataques alemanes. Los Guardias Escoceses, vapuleados por el fuego enemigo, se vieron obligados a retirarse de Carrocto hacia el Terraplén. Los Aliados habían vuelto al punto de partida y el elemento sorpresa se había perdido. Sin embargo, para el 5.º Batallón de los Guardias Granaderos, ahora de reserva en el Paso Elevado, el honor se había mantenido. El 12 de febrero, el comandante del 15.º Grupo de Ejércitos, el general Harold Alexander, rindió tributo al batallón, diciendo que "había luchado en la mejor tradición de la larga historia militar de la Brigada de Guardias."



